

[Handelsministeren.]

delsminister havde lejlighed til at besvare et antal spørgsmål.

Under behandlingen i maj blev der fra flere sider udtrykt ønske om en hurtig behandling. Jeg går ud fra, at dette ønske, som vel bl. a. har sin baggrund i den store interesse, som byerhvervene har vist for dette forslag, stadig er til stede, og idet jeg i øvrigt henviser til forslagets bemærkninger, tillader jeg mig hermed at anbefale lovforslaget til folketingets hurtige og velvillige behandling.

Dernæst har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe*.

Den foreslåede nye lov vil afløse lov nr. 331 af 24. november 1961 om lån og garantier til bygning af mindre fragtskibe, der som følge af de ændringer, der er sket i de ydre forhold siden dens tilblivelse, ikke længere er tidssvarende.

Der er næsten halvtreds års tradition for støtte til den mindre skibsfart. Siden den nuværende lov trådte i kraft, er det beløb, hvormed der kunne ydes garantier eller lån, i 1968 blevet opjusteret fra 8 mill. kr. til 20 mill. kr. Dette beløb er med de senere års prisstigninger ikke længere tilstrækkeligt, hvis man fortsat ønsker, at ordningen skal have den samme effekt som forudsat, da beløbsrammen sidst blev forhøjet.

Også på andre måder har forholdene ændret sig væsentligt. Der har således udviklet sig en skarp konkurrence på fragtmarkedet, en konkurrence, hvori kun de, der har de mest effektive og økonomiske skibe, kan gøre sig håb om at klare sig.

For at sikre rimelige konkurrencevilkår har en række lande i Organisationen for økonomisk Samarbejde og Udvikling, OECD, indgået en aftale om finansiering af skibsbygning. Denne aftale er senest blevet fornyet og skærpet i juli 1974. Herved har Danmark sammen med de øvrige deltagerlande forpligtet sig til hverken direkte eller indirekte at støtte eksportkreditter for skibe på lempeligere vilkår end en rente på 8 pct. med ligelig tilbagebetaling inden for 7 år efter leveringsdatoen og placeret inden for 70 pct. af kontraktbeløbet. Som et led i EF-bestræbelserne for at skabe lige konkurrencevilkår inden for Fællesskabet

gælder disse bestemmelser også for skibe leveret til indenlandske købere.

Da Danmark er forpligtet til at overholde disse regler, er den nuværende lov blevet administreret derefter, og det er derfor urealistisk, at den gældende lovs tekst fortsat taler om garantier med en løbetid på op til 25 år. Det er også u hensigtsmæssigt, at loven indeholder en lånehjemmel og en hjemmel til at garantere for lån til ombygning, som ikke længere benyttes.

At vi således benytter lejligheden til en hårdt tiltrængt modernisering af lovtæksten, så den tilpasses efter gældende praksis, må dog ikke overskygge det, der er forslagets hovedsigte, nemlig at bidrage til, at den stadige fornyelse af flåden af mindre fragtskibe kan fortsætte som hidtil. Som understreget i bemærkningerne til lovforslaget er opretholdelsen af en moderne og konkurrencedygtig flåde af mindre fragtskibe af stor betydning ikke alene i kraft af de valutaindtægter, den indtjener, men også fordi disse skibe er arbejdsplads for omkring en tredjedel af vore søfolk, og ikke mindst har de væsentlig betydning for sømandsuddannelsen.

Det må også erindres, at en opbremsning af småskibsflådens fornyelse ville have en uheldig indflydelse på beskæftigelsen på de værfter, der har specialiseret sig i bygning af mindre fragtskibe. Disse værfter ligger fortrinsvis i mindre og mellemstore provinsbyer, hvor deres betydning for den lokale beskæftigelse er betragtelig, og hvor en lukning af en sådan arbejdsplads ikke vil kunne undgå at få betydelige økonomiske og sociale følger. Desuden har disse værfter opbygget en værdifuld specialviden, som nødig skulle gå tabt.

Ikke mindst den højere pris på et moderne, veludrustet skib gør en forhøjelse af garantibeløbet nødvendig. Vi må undgå, at kvalificerede ansøgere må afvises, fordi garantibeløbet er opbrugt. At en forhøjelse er nødvendig, fremgår af, at man allerede én måned efter, at dette års finanslov var trådt i kraft, havde modtaget ansøgninger til et beløb, der oversteg garantiramens 20 mill. kr.

Ansøgninger vil fortsat blive behandlet i direktoratet for egnsudvikling og forelagt skibslåneudvalget. Dette udvalg er tiltrådt af sagskyndige, der repræsenterer de mindre skibes rederorganisationer, Danmarks Skibskreditfond og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, medens statens skibstilsyn yder teknisk bistand.

[Handelsministeren.]

»Mindre fragtskibe« er i bemærkningerne til den nuværende lov defineret som fragtskibe på under 500 bruttoregister tons. Selv om det ikke er hensigten at yde garanti til væsentligt større skibe, er denne grænse ikke medtaget i forslaget, idet en fast tonnagegrænse kan medføre en kunstig begrænsning i størrelsen af de skibe, der bygges, som ikke er båret af hensynet til anvendelighed eller effektivitet. Under hensyn til dette og til, at der i øvrigt har vist sig behov for at bygge noget større skibe for at få den bedst mulige udnyttelse af kapaciteten, har man undladt at fastlægge en grænse i forslaget, således at der gennem praksis kan udvises en vis fleksibilitet med hensyn til skibenes tonnage.

Endelig skal jeg oplyse, at lovforslaget i overensstemmelse med reglerne i EF-traktaten har været forelagt Kommissionen, som ikke har gjort indsigelser mod forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg hermed tillade mig at anbefale dette til folketingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg har endelig den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om skibsmåling*.

Forslaget tilsigter at skabe det nødvendige grundlag for Danmarks ratifikation af den internationale konvention om måling af skibe, der blev vedtaget i London i 1969. Konventionen er det første virkelige forsøg på at få gennemført ensartede og universelle skibsmålingsregler. Dansk skibsfart, som er stærkt internationalt orienteret, kan ikke holde sig uden for dette internationale samarbejde, da man ellers ville udsætte sig for alvorlige vanskeligheder i udenlandske havne.

Lovforslaget giver i § 3, stk. 1, en almindelig henvisning til konventionens tekniske bestemmelser, som altså forudsættes at blive gældende dansk ret. Konventionen gælder kun for skibe af 24 m's længde og derover, som er beskæftiget på internationale rejser, men det er fundet hensigtsmæssigt i lovforslaget at udstrække reglerne til også at omfatte skibe, der udelukkende anvendes på nationale rejser, ligesom det er hensigten i medfør af bestemmelsen i § 2, stk. 5, at fastsætte, at reglerne i princippet også skal gælde for skibe under konventionsgrænsen.

Bestemmelserne finder i overensstemmelse med konventionen umiddelbart kun anvendelse

på skibe, der bygges efter konventionens ikrafttrædelse. Eksisterende skibe kan bevare deres tonnager og nugældende målebrev i 12 år efter konventionens ikrafttrædelse. Om de nærmere regler herfor skal jeg henvise til bemærkningerne til lovforslagets § 13. Denne forskel i behandlingen af nye og eksisterende skibe medfører visse problemer, som jeg skal komme tilbage til.

Brutto- og nettotonnagebegreberne er bibeholdt i konventionen, idet der er behov for at have et udtryk dels for skibets samlede størrelse, som bl. a. er afgørende for en række sikkerhedsmæssige forskrifter, dels for skibets lastekapacitet eller indtjeningssevne, som navnlig har betydning ved beregning af havneafgifter o. lign. Jeg skal i øvrigt ikke her gå ind på de tekniske detaljer, men vil gerne gøre nogle bemærkninger om betydningen af de nye skibsmålingsregler for danske skibe.

For at undgå for store afvigelser fra de gældende tonnager har man indført en korrektionsfaktor. Gennemsnitligt vil dette også føre til det ønskede resultat. For de enkelte skibe inden for en bestemt type kan afvigelser i op- eller nedadgående retning ikke undgås. Dette har dog næppe større betydning bortset fra visse skibstyper, hvor de nye målingsregler vil føre til væsentlige stigninger i tonnagen. Dette gælder specielt for de såkaldte åbne shelterdækkere – en todækket skibstype. Som følge af at mellemdæksrummet efter de gældende regler ikke indregnes i tonnagen, men nu skal medregnes, kan man komme ud for en fordobling eller tredobling af de gamle tonnager. En generel forøgelse af tonnagen vil også ske for visse andre skibe, f. eks. automobilfærger og roll-on-roll-off-skibe.

Reglerne gælder som nævnt umiddelbart kun for nye skibe. I en overgangsperiode på 12 år vil nye skibe af de pågældende typer imidlertid blive stillet over for problemer i konkurrence med eksisterende skibe, idet sikkerhedsmæssige forskrifter og afgifter af forskellig art fastsættes på grundlag af den i målebrevet opførte tonnage. Dette vil ramme dansk skibsfart særlig hårdt, fordi der her i bladet i de sidste ca. 20 år er opbygget en betydelig flåde af mindre skibe af den åbne shelterdækstype – en type, som er særdeles sødygtig og velegnet til de transporter, der udføres – således at Danmark på dette område faktisk er førende i verden. Det er ønskeligt, at denne udvikling kan fortsætte.