

## Betænkning

### over forslag til lov om skibsmåling.

(Afgivet af erhvervsudvalget den 21. januar 1977).

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til handelsministeren, der har besvaret disse skriftligt. Udvalgets spørgsmål er tilige med ministerens svar optrykt som bilag til betænkningen.

Handelsministeren har oplyst, at den nye skibsmålingskonvention, der danner grundlaget for lovforslaget, ikke har til formål at

skabe ændringer i de gældende bemandingsregler for skibe, og at han i fornødent omfang vil gennemføre målinger såvel efter de nugældende som efter lovforslagets regler, indtil en ny bemandingslov, som er under overvejelse, vil kunne træde i kraft.

Herefter indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

*Holmberg (V).    Jens Peter Jensen (V).    Lennart Larson (V).*

*Wichmann Madsen (V).    Nauerby (FP).    Arentoft (FP).    Ninn-Hansen (KF).*

*Inger Stilling Pedersen (KrF).    Dorte Bennedsen (S).    Erling Dinesen (S).*

*Lysholt Hansen (S).    K. J. Mortensen (S),    Inge Fischer Møller (S).*  
formand.

*Robert Pedersen (S).    Aase Olesen (RV).    Ole Olsen (SF).    Kaj Hansen (DKP).*

Partierne CD, VS og DM var ikke repræsenteret ved medlemmer i udvalget.

## Bilag.

### Udvalgets spørgsmål til ministeren og dennes besvarelse heraf:

#### Spørgsmål 1:

Vil der blive taget skridt til at ændre på overgangsrænserne tonnagemæssigt for skibsførere af forskellige kategorier? Som eksempel kan nævnes, at en sætteskipper af 1. grad må føre skib i indenrigsfart op op til 499 bruttoregistertons, men efter de nye måleregler vil et sådant skib blive klassificeret med en tonnage på 1.368 bruttoregistertons.

#### Spørgsmål 2:

Hvilken indflydelse vil de nye måleregler få på bemanningen af danske skibe?

#### Handelsministerens besvarelse:

Den nye skibsmålingskonvention har ikke til formål at skabe ændringer i gældende bemandingsregler for skibe. Den omstændighed, at et skib ved anvendelse af en ny beregningsmetode får en talmæssig ændret tonnage, giver ikke i sig selv grundlag for en ændring af skibets bemanning.

Efter de nugældende regler måles bruttotonnagen i registertons på 2,83 m<sup>3</sup>. Efter de nye regler anvendes ved fastsættelsen af bruttotonnagen begreber, der ikke kan sammenlignes med begrebet registertons. For de fleste skibe vil bruttotonnagen udregnet efter de nugældende og efter forslaget regler imidlertid give omtrent det samme tal. For visse skibe — især skibe af shelterdækstypen — kan der dog blive tale om ganske betydelige afvigelser.

I lov om skibes bemanning (lovbekendtgørelse nr. 556 af 12. november 1975) er et skibs bemanning bl.a. fastsat ud fra skibets størrelse i registertons. Handelsministeriet er af den opfattelse, at man ved anvendelse af bemandingslovens skalaer alene kan anvende den efter de nugældende regler i bruttoregistertons angivne bruttotonnage, jfr. herved den i lovens § 2, nr. 4, givne definition.

Under drøftelserne i søsikkerhedskomiteen i Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) er det besluttet at anbefale til vedtagelse i organisationen et forslag om, at de enkelte lande indtil udgangen af 1985 ud over den obligatoriske måling efter de nye regler tillige efter redere-rens begæring vil kunne måle nye skibe efter de nugældende regler.

Indtil en ny bemandingslov træder i kraft, vil handelsministeriet i overensstemmelse hermed gennemføre måling også efter de nugældende regler. Dette skønnes ikke at medføre væsentligt merarbejde. De nye målingsregler vil derfor ikke umiddelbart få indflydelse på bemanningen af danske skibe, ligesom der ikke umiddelbart vil ske ændringer i de til sønæringsbeviser knyttede rettigheder.

#### Spørgsmål 3:

Hvilket merprovenu vil lovforslagets gennemførelse indebære, og hvorledes vil dette fordele sig (havneudgifter, registreringsafgifter, klasseudgifter etc.)?

#### Handelsministerens besvarelse:

I rekommandation nr. 2 til målingskonventionen af 1969 har målingskonferencen henstillet, at det nye system får mindst mulig indvirkning på skibsfartens og havnetraffikkens økonomi. Det er handelsministeriets hensigt, for så vidt angår de under dette ministerium henhørende afgifter, at søge disse reguleret, såfremt der skulle vise sig behov herfor. Ministeriet for offentlige arbejder har oplyst, at havneafgiftsregulativerne vil blive ændret således, at det samlede provenu af skibsafgifterne forbliver uændret.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at der ikke erlægges nogen registreringsafgift for skibe, idet denne i 1969 blev erstattet af en stempelafgift, der i henhold til stem-

pellovens §§ 39 og 40 fastsættes på grundlag af købesummen for skibet.

Endvidere kan det oplyses, at det i forbindelse med en påtænkt administrativ omlægning af statens skibstilsyn er under overvejelse at afskaffe fartscertifikatet og eventuelt erstatte de afgifter, der i dag er lægges for udfærdigelse af fartscertifikat, med en årlig afgift, der vil indbringe det samme provenu som nu, udregnet på grundlag af de nye måleregler.

Endelig skal med hensyn til klasseudgifterne nævnes, at disse betales af rederierne til private klassifikationsselskaber, og så vidt det er handelsministeriet bekendt, vil klassifikationsselskaberne ændre deres takster, således at rederiernes udgifter ikke øges som følge af de nye måleregler.

#### *Spørgsmål 4:*

Hvilke overvejelser gør regeringen sig om den bebudede nye bemandingslov, og hvorledes vil lovforslagets gennemførelse indvirke herpå?

#### *Handelsministerens besvarelse:*

I handelsministeriet er forslag til en ny bemandingslov under udarbejdelse. I overvejelserne indgår de problemer, der opstår, når bemanningen er fastsat i skalaer og knyttet til bestemte størrelser af f. eks. tonnage. Uanset hvilket kriterium der anvendes, vil der opstå vanskeligheder og vilkårigheder for skibe, der befinder sig lige omkring en af de grænser, hvor bemanningens størrelse varierer, ligesom der vil være en tilbøjelighed til at bygge skibene således, at de kan komme ind under den lavest mulige skala. Man undersøger derfor bl.a. muligheden for at gennemføre en individuelt fastsat bemanning, hvor en række forhold ved skibet, dets udstyr og anvendelse bliver retningsgivende for den endelige størrelse af bemanningen.

En gennemførelse af forslag til lov om skibsmåling vil ikke umiddelbart indvirke på overvejelser om en ny bemandingslov.

Da ændringer i lovgivningen i den angivne retning er af kompliceret natur og vil kræve indgående forhandlinger med de interesserede parter, er det endnu ikke muligt at afgøre, hvornår disse overvejelser vil være afsluttet.

#### *Spørgsmål 5:*

Søfartens organisationers udtalelser over lovforslaget udbedes.

#### *Handelsministerens besvarelse:*

Der vedlægges skrivelse af 20. maj 1975 fra Danmarks Rederiforening samt skrivelse afleveret på Marienborg-mødet august 1975 fra Rederiforeningen af 1895 (se skrivelsens side 2).\*)

Det tilføjes, at Navigatørernes Fællesforening, der skriftligt havde fået lovforslaget forelagt til eventuelle bemærkninger, telefonisk har oplyst, at de, efter at sagen havde været forhandlet med Fællessekretariatet, ingen bemærkninger havde til forslaget.

Jeg finder anledning til at knytte følgende bemærkninger til bilagene.

Hvad angår det af Danmarks Rederiforening i ovennævnte skrivelse af 20. maj 1975 anførte bemærkes, at det, som det fremgår af forelæggelsestalen, ikke er tanken, at Danmarks ratifikation af skibsmålingskonventionen skal udløse dennes ikrafttræden. Den i rederiforeningens skrivelse nævnte bestemmelse om indkøbte skibes stilling er udgået af det foreliggende lovforslag.

De af Rederiforeningen af 1895 i det fremsendte bilag påpegede bemandingsmæssige konsekvenser af de nye målingsregler er omhandlet i besvarelsen af spørgsmål 2, hvortil der henvises.

\*) Skrivelserne er ikke optrykt her.