

[Helga Pedersen.]

Færøerne, og havde man fulgt den førstnævnte fremgangsmåde, havde man undgået det uskønne lovsprog, som man har benyttet i det foreliggende lovforslag. Efter omstændighederne, herunder at forslaget har været behandlet i Færøernes lagting, kan jeg dog tiltræde det i den foreliggende form.

Rasting: Også mit parti kan medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Steen: Vi finder det både rimeligt og naturligt, at den ordening, man efterhånden er nået frem til for den øvrige del af riget med hensyn til disse forhold, også kommer til at gælde for Færøerne, og vi er derfor rede til at medvirke til lovforslagets gennemførelse og har ikke noget ønske om udvalgsbehandling.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg takker samtlige ærede ordførere for deres tilslutning til lovforslaget.

I anledning af det ærede medlem frk. Helga Pedersens bemærkninger vil jeg gerne sige, at det afgørende må være, at Færøernes lagting selv har givet forslaget denne form. Man kan have visse indvendinger imod den, det erkender jeg, men jeg synes, det er rigtigst at opretholde den form, færingerne selv har givet forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om måling af skibe.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 9; fremsættelsen findes i tidenden sp. 25).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den under punkt 6 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 49; fremsættelsen findes i tidenden sp. 28).

Lovforslagene sattes til forhandling.

M. Larsen: Lovforslaget om måling af skibe fremkommer for at bringe dansk skibsmåling i overensstemmelse med en international konvention, der i 1947 blev afsluttet i Oslo mellem følgende 8 lande: Danmark, Belgien, Finland, Frankrig, Holland, Island, Norge og Sverige. De fleste af de pågældende lande har allerede ratificeret konventionen, og der kan yderligere regnes med, at USA, Japan og Vesttyskland vil slutte sig til konventionen.

Da konventionen bygger på det nuværende engelske skibsmålingssystem, vil gennemførelsen af konventionen medføre, at den alt overvejende del af verdens tonnage måles efter samme princip, hvilket naturligvis er ideelt for skibsfarten.

Den højtærede handelsminister bemærkede ved fremsættelsen, at ændringerne fra den bestående lov til det foreliggende lovforslag ikke er revolutionerende, og det er rigtigt. Den nuværende fremgangsmåde ved måling af skibe efter det engelske system, som Danmark følger, er således. Først måles hele rumindholdet i skibet under dækket, dog i de fleste tilfælde minus dobbeltbund. Målingen foregår i kubikfod eller i kubikmeter. Herfra drages rumindholdet af de rum, der bruges f. eks. til mandskabsrum, til navigationsrum, maskinrum m. m. Såfremt det ikke drejer sig om særlige specialskibe, fastsættes fradraget til 32 pct. af hele skibets rumindhold.

Til en registerton regnes 2,83 m³. Tager vi et eksempel: et skibs rumindhold er 30 000 m³; det deles med 2,83, og bruttoregistertons bliver da 10 600. Vil man udregne nettoregistertons, lægges stadig skibets rumindhold til grund; derfra drages 32 pct., og resten divideres med 2,83, og nettoregistertons bliver i så tilfælde 7 200. Målingen efter det foreliggende forslag bliver tildels den samme.

Målingstallene og dato for målingen skal påmærkes skibet på et let synligt sted. Målingen udføres af statens skibsfartstilsyn, og målingsbrevet eller tonscertifikatet, der udstedes derefter, skal stedse være ombord i skibet. Målingsbrevet gælder i alle de lande, som har tilsluttet sig den nævnte Oslokonvention, hvilket betyder

[M. Larsen.]

en yderligere lettelse for den internationale skibsfart.

Målingen danner grundlag for afkrævelse af skibsafgifter og fastsættelse af skibets bæreevne.

Jeg anbefaler på mit partis vegne lovforslaget til hurtig og velvillig behandling her i tinget.

Forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering fremkommer som følge af lovforslaget om måling af skibe, som jeg lige har redegjort for, og indeholder faktisk kun rent redaktionelle ændringer. Jeg vil også anbefale dette lovforslag til det høje tings velvilje.

Niels Eriksen: Da vi sidste vinter behandlede lovforslaget om lån til bygning af småskibe, efterlyste jeg et forslag angående måling af skibe, fordi man indenfor småskibsfarten, der jo i øjeblikket er i meget hård konkurrence med andre landes småskibe, havde visse vanskeligheder med de nugældende måleregler, der ikke anerkendes i alle lande. Jeg kan derfor kun være tilfreds med, at den højtærede minister nu har fremsat forslag herom. Jeg vil gerne sige tak, fordi der nu skabes mulighed for en tiltrædelse fra dansk side til den internationale konvention, der er indgået på det område. Jeg skal ikke gå i enkeltheder om forslaget; det tror jeg bedst kan gøres i det udvalg, der formodentlig bliver nedsat, men jeg kan på mit partis vegne tilsige en velvillig behandling af det.

Forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering er en logisk følge af det lovforslag, jeg lige har omtalt, og også dette kan jeg anbefale til velvillig behandling her i det høje ting.

Foss: På mit partis vegne kan jeg give tilsagn om støtte til gennemførelse af det foreliggende lovforslag om måling af skibe. Fordelene ved internationale regler på dette område er indlysende og behøver ikke nogen nærmere omtale, især ikke efter den grundige gennemgang af lovforslaget, dels i bemærkningerne, dels i den højtærede ministers fremsættelse. Jeg skal kun fremhæve, at lovforslaget hilses med tilfredshed af alle indenfor skibsfarten.

Det andet lovforslag, forslag til lov om

ændring i lov om skibes registrering, er en følge af det førstnævnte. Også dette lovforslag anbefaler jeg til en hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

A. C. Normann: Også jeg skal kort anbefale, at man gennemfører de to foreliggende lovforslag, selvom jeg gerne ser enkeltheder i dem gjort til genstand for behandling i et udvalg.

Det er naturligt at gennemføre disse forslag, fordi den foreslåede forenkling vil betyde en lettelse for skibsfarten, og jeg anser det tillige for en ren selvfølge, at lovgivningen bringes i overensstemmelse med den konvention, det høje ting allerede for flere år siden har godkendt.

Jeg mener ikke, der kan rejses saglige betænkeligheder mod enkeltheder i lovforslaget, men jeg har lyst til at stille den højtærede minister et par spørgsmål, bl. a. i relation til de mindre skibe, som også det ærede medlem hr. Niels Eriksen nævnte. Der står i § 1, stk. 2 c, at handelsministeren fastsætter regler for, i hvilken udstrækning mindre skibe kan undtages fra målingen. Er det ministeren muligt at sige noget om, hvilke regler man der tænker sig udfærdiget, til hvilken skibsstørrelse man tænker sig at gå, om man tænker sig disse skibes størrelse sat i forhold til en eller anden minimumsstørrelse, 15 eller 20 register-ton?

Jeg husker, at da vi i 1951 ændrede loven om måling af skibe, blev det princip gennemført, at fremtidig skulle rederierne selv betale for måling og registrering, en udgift, som de hidtil, i hvert fald siden 1927, havde været fritaget for. Det var dengang en forudsætning, at den nye ordning skulle kunne hvile i sig selv, staten skulle befries for udgifter i denne forbindelse, idet de direkte udgifter, skibsfartstilsynet havde ved disse funktioner, blev dækket gennem de gebyrer, der betales af rederierne. Jeg er ikke rigtig klar over omfanget af ordningen, men jeg har en forestilling om, at det drejer sig om et beløb på omkring 150 000—175 000 kr. Jeg vil i hvert fald gerne bede ministeren svare mig i udvalget, hvis det ikke kan ske i dag, på, om man så har gjort den erfaring, at disse afgifter er blevet fastsat så rimeligt, at staten ikke længere skal betale noget til

[A. C. Normann.]

disse funktioner, men i den henseende kan betragte sig som frigjort.

Det var også dengang en forudsætning, at man ville forsøge at spare på denne administration ved i højere grad end hidtil at lade toldvæsenet overtage målingen af skibe rundt omkring i danske havne. Det blev dengang sagt til Folketinget, at man derved kunne spare en hel del. Er man kommet ind på en ny praksis her?

Jeg indser godt, at handelsministeren muligvis ikke kan have svar præsent på disse spørgsmål i øjeblikket, men i så fald kan vi måske få tingene oplyst i udvalget.

Tholstrup: Baggrunden for dette lovfor-slag er som sagt en overenskomst mellem flere lande, som går ud på at gennemføre ens-artede måleregler for at få ensartede beta-linger efter skibenes drægtighed, betalinger til havne, kanaler, lodser og kontingenter. Imidlertid er der visse specialskibe, som ikke opnår fuld retfærdighed. Jeg lægger derfor megen vægt på slutprotokollen i den internationale konvention — den er optrykt på sidste side i bemærkningerne til lovfor-slaget — hvori der siges, at sagkyndige skal mødes mindst hvertandet år for at sikre ensartet anvendelse af reglerne og fremsætte forslag til ændringer.

Der vil sikkert fremover komme flere nye specialskibe, og det er derfor nødvendigt, at man har mulighed for at tage hensyn hertil, og jeg vil gerne spørge den højtærede handelsminister, om et tilsagn om, at disse ændringsmuligheder bliver udnyttet, kan gives, idet hovedvægten efter vor mening netop må lægges på skibenes drægtighed, altså den last, de er i stand til at sejle med, og ikke så meget på underfundige regler om forskellig opfattelse af, hvad der f. eks. er ballasttanke, og hvad der er almindelige lasttanke.

De fleste nye skibe er udstyret med dobbeltbund, og mellemrummet her udnyttes som regel til ballast, men også ofte til brændselsolie til maskineriet. Efter målereglerne medregnes dette rum ikke i ton-nagen. Der findes imidlertid skibe, hvor man af hensyn til skibets stabilitet, altså for at få tyngdepunktet så dybt som muligt, må sørge for, at lastrummet går helt ned til bunden, så at der ikke bliver plads til før-

nævnte dobbeltbund, hvorfor man i stedet for indretter tankene i siderne — de såkaldte højtanke. Disse tankes funktion er den samme som dobbeltbundens, men i mod-sætning til denne medregnes de for olie-tankenes vedkommende i skibets tonnage, hvorfor et skib indrettet på denne måde vil måle mere end et skib af samme størrelse bygget på den traditionelle måde.

Jeg har således kendskab til to skibe, der i det ydre er bygget efter samme tegninger og mål, men er indrettet vidt forskelligt — iøvrigt en skibsstørrelse og ud-formning, som findes i et meget stort antal.

Det traditionelle skib laster 50 pct. mere end det utraditionelle skib, men ved målin-gernes underfundighed* kan man anslå udgifterne, som er afhængige af målingen, til at være 25 pct. dyrere for specialskibet end for normalskibet, og da normalskibet samtidig bærer 50 pct. mere, bliver hver ton, transporteret med specialskibet, ca. 85 pct. dyrere end med normalskibet. Og for at gøre det forståeligt, at det ikke er småpenge, det drejer sig om, skal jeg nævne, at de såkaldte Carolinebåde — det er en bådtype, som der er bygget en halv snes stykker af i den senere tid — hvis de er godt beskæftiget, må regne med, at havne- og kanaludgifter godt kan beløbe sig til 15 000—16 000 kr. om året, medens et specialskib af samme størrelse kan komme op på 20 000 kr. om året ved sejlads i til-svarende havne og kanaler. Jeg må understrege, at det her drejer sig om små skibe med 4 à 5 mands besætning. Differencen er 4 000 kr. i specialskibets disfavør, men set på baggrund af transportmængden burde specialskibet kun betale små 10 000 kr. Nu er det jo nok muligt, at begge dele burde tages i betragtning, så at man fandt en mellem-vej her, men det kan ikke være rigtigt, at specialskibet både skal måles til en højere afgift og samtidig kun er i stand til at bære en mindre last.

Hertil kommer lodsafgifter, fyrafgifter, broafgifter samt betaling for for-tøjning og mæglersalær. Mæglersalæret ansættes som regel procentvis i forhold til de øvrige ud-gifter. Summen af disse kan nemt løbe op til mere end de førnævnte tal, så den endelige difference i sådanne to skibes drift, når man tager drægtigheden i betragtning, kommer på 10 000—12 000 kr. Der er

[Tholstrup.]

altså al mulig grund til at holde vejen åben for revision.

Fordelen ved den internationale konvention er, at intet land vil være i stand til at favorisere sine egne skibe ved målingerne og således opnå billigere havnepenge o. s. v. De ensartede regler sikrer os mod diskriminering.

Jeg kan derfor anbefale forslaget til vedtagelse, men hører gerne et svar på mit spørgsmål fra den højtærede minister.

Lovforslaget om skibes registrering kan jeg også tiltræde.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Jeg vil gerne takke ordførerne for den velvillige modtagelse. Jeg skal i udvalget vende tilbage til de spørgsmål, der er blevet stillet til mig, og dér skal jeg nærmere gøre rede for disse ting.

Vedrørende mindre skibe står der i lovforslagets § 1, stk. 2 c: „skibe af ringe størrelse“, og derved tænkes altså på de ganske små skibe på ned til 4—5 registertons.

Spørgsmålet om, hvorvidt den økonomiske ordning af skibes måling og registrering hviler i sig selv, skal jeg lade nærmere undersøge, men det tror jeg desværre ikke den gør. Jeg skal ligeledes nærmere undersøge spørgsmålet vedrørende toldvæsenets måling af skibe.

Hvad endelig en revision af reglerne angår, er det udtrykkeligt anført i den internationale protokol, at sådan revision kan finde sted, og det må vel også være det eneste rimelige at følge udviklingen på disse områder og få gennemført ændringer, når sådanne er påkrævet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

M. Larsen: Da der er fremsat ønske om udvalgsbehandling, skal jeg foreslå, at de to lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning *vedtoges* dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 26. oktober kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg vedrørende tillægsbevillingsforslagets behandling og finansudvalgets arbejdsform.*

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om måling af skibe og

Forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering.

3) *Eventuelt: tredje behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af lov om bortsalg af visse brugte personmotor-køretøjer.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov for Færøerne om borteblevne.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om tilsyn med monopol og konkurrencebegrænsning.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 13⁴³.

11. møde.

Tirsdag den 26. oktober kl. 14.

Formanden I skrivelse af gårs dato meddeler fiskeriministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ind- og udførsel af fisk.