

## Trafikutskottets betänkande

1978/79: 14

med anledning av propositionen 1978/79: 37 om godkännande av IMCO-konvention om skeppsmätning med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler jämte motion

### Propositionen

I propositionen 1978/79: 37 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att godkänna den av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) år 1969 antagna skeppsmättningskonventionen med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler. Konventionen jämte bilagor, med uteslutande av vissa exempel, tabeller och formulär, i dess engelska lydelse samt inom kommunikationsdepartementet utarbetad översättning till svenska är som bilaga fogad till propositionen.

### Motionen

I motionen 1978/79: 182 av Rune Torwald m. fl. (c, m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande eliminering av konkurrensnackdelar m. m. för svensk sjöfart.

### Utskottet

Skeppsmätning har enligt propositionen till ändamål att fastställa fartygs storlek (dräktighet). Enligt nuvarande ordning, som bygger på skeppsmättningsregler i en konvention från år 1947, fastställs dräktigheten i bruttodräktighet och nettodräktighet. Bruttodräktigheten utgör summan av fartygets slutna rum med undantag bl. a. för vissa utrymmen ovanför fartygets översta däck. Det är vanligen på denna dräktighet som föreskrifter angående säkerhet och sjöfartssociala krav grundas. Nettodräktigheten beräknas så att från bruttodräktigheten dras summan av volymen för vissa utrymmen som är nödvändiga för fartygets drift, däribland för maskinrummet (s. k. drivkraftsavdrag). Nettodräktigheten bör enligt propositionen ses som ett uttryck för fartygets förtjänstförmåga och utgör i bl. a. Sverige den avgiftsgrundande parametern.

Av propositionen framgår vidare att de nuvarande reglerna har åtskilliga nackdelar. Möjligheten att göra avdrag för olika typer av utrymmen vid beräkning av dräktigheterna har sålunda utnyttjats vid byggande av fartyg. Vidare konstateras att enstaka länder har eller har haft liberalare tolkningar av 1947 års skeppsmättningskonvention än övriga stater. Missnöje med skeppsmättningsreglerna enligt denna konvention och från

konventionen avvikande nationella system har enligt propositionen lett till att Förenta nationernas Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisation (IMCO) år 1969 sammankallade en konferens i syfte att utarbeta nya regler.

Den konvention som konferensen antagit, 1969 års skeppsmättningskonvention med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler, innebär i korthet följande. Bruttodräktigheten utgörs av fartygets totala volym. Formeln för beräkningen innehåller en koefficient som har valts så att den nya bruttodräktigheten så nära som möjligt skall ansluta till bruttodräktigheten enligt nu gällande regler. Nettodräktigheten är ett uttryck för fartygets nyttiga volym. Den beräknas genom en formel, som innehåller viss koefficient som multipliceras med den totala volymen av fartygets lastrum. Nettodräktigheten får dock inte understiga 30 procent av bruttodräktigheten. De antagna formlerna för beräkning av bruttodräktighet resp. nettodräktighet betyder att man använder sig av en variabel volymenhet. Resultaten anges därför som numeriska värden, dräktighetstal, som inte åtföljs av ordet ton eller registerton. Reglerna i 1969 års konvention anses inte ge möjlighet till utslutningar av utrymmen till följd av konstruktionssättet. Beräkningar kan vidare göras med utgångspunkt i ritningar. Detta medför i sin tur att dräktigheterna kan fastställas på ett tidigt stadium.

Enligt propositionen har 36 stater, representerande drygt 60 procent av världshandelstonnaget, ratificerat konventionen.

Föredragande statsrådet finner det uppenbart att 1969 års skeppsmättningskonvention med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler har stora fördelar jämfört med nu gällande system. Även enligt utskottets uppfattning synes så vara fallet. Angelägenheten av att de nya bestämmelserna snart träder i kraft torde ha ökat under senare tid, eftersom fartygstypernas utveckling anses ha medfört att dräktigheten inte nu på ett tillfredsställande sätt återspeglar fartygens verkliga storlek. Utskottet förordar också därför en svensk anslutning till konventionen i fråga.

I motionen 1978/79: 182 aktualiseras frågan om tillämpningen av gällande konvention och hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande konstaterade *konkurrensnackdelar* m. m. för svensk sjöfart. Motionärerna understryker sålunda att en internationellt varierande praxis när det gäller tillämpningen av nuvarande skeppsmättningsregler leder till allvarliga konkurrensnackdelar för svensk sjöfart. För att förbättra vårt konkurrensläge för främst de s. k. 499-tonnarna måste enligt motionärerna en justering av den svenska tillämpningen av reglerna göras innan Sverige ratificerar den nya konventionen. Eljest kommer föreliggande konkurrensskillnader att permanentas under de 12 år som fartyg i enlighet med konventionen får nytt-

jas utan ommätning efter dess ikraftträdande. Mot bakgrund bl. a. härav förutsätts att regeringen vid ett bifall till propositionen inte expedierar framställning om anslutning till konventionen förrän en för berörda parter godtagbar lösning uppnåtts av de i motionen angivna problemen.

Här berörda frågor har emellertid uppmärksammats redan i propositionen. Föredraganden framhåller sålunda som angeläget att konkurrensnackdelar för svensk sjöfart på grund av varierande praxis i olika länder vid tillämpning av nu gällande konvention i all möjlig mån elimineras. Möjligheterna anses därför böra prövas att — i avvaktan på att det nya skeppsmätningssystemet får full genomslagskraft — nationellt och internationellt vidta sådana åtgärder inom ramen för dagens skeppsmätningssystem som minskar nämnda olägenheter. Regeringen har också — genom beslut den 7 december 1978 — uppdragit åt sjöfartsverket att pröva möjligheterna att vidta sådana åtgärder inom denna ram som minskar de olägenheter och konkurrensnackdelar som i vissa fall kan uppstå för svensk sjöfart. Resultatet av prövningen skall redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet senast den 1 juli 1979.

Även utskottet vill kraftigt understryka vikten av att hithörande frågor får en för svensk sjöfarts vidkommande godtagbar lösning och konstaterar därför med tillfredsställelse att sjöfartsverket meddelats ett uppdrag av angiven art. Utskottet anser sig också kunna förutsätta att som resultat härav sådana förslag framläggs samt erforderliga åtgärder i övrigt vidtas att de nämnda konkurrensnackdelarna i möjligaste mån elimineras.

Vad utskottet sålunda anfört synes innebära att syftet med motionen i allt väsentligt kan tillgodoses utan någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida.

Vad propositionen i övrigt innehåller föranleder ej någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen bifaller propositionen 1978/79: 37 om godkännande av 1969 års skeppsmätningkonvention med därtill hörande internationella skeppsmätningsregler,
2. att riksdagen lämnar motionen 1978/79: 182 utan åtgärd.

Stockholm den 13 februari 1979

På trafikutskottets vägnar  
SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Rune

Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Zachrisson (s), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Amål (s), Margit Sandéhn (s) och Rolf Dahlberg (m).

### Särskilt yttrande

av Rune Torwald (c) och Rolf Dahlberg (m) som anförde:

Eftersom utskottets skrivning i stort sett tillgodoser kraven i vår motion, så har vi inte ansett oss behöva anföra reservation för ett bifall till densamma.

Ett annat skäl för att vi avstår från reservation är att utskottets hearings med företrädare för redare, departement och sjöfartsverk klarlagt att godkännande och ev. ikraftträdande av nu aktuell IMCO-konvention inte utgör något hinder för ändringar i tillämpningen av 1947 års konvention. Denna gäller nämligen för existerande fartyg i oförändrat utförande under minst 12 år.

De konkurrensnackdelar för svenska båtar i relation till främst västtyska, som redovisats såväl i propositionen och motionen som i betänkandet, har ju varit kända under hela 1970-talet utan att den socialdemokratiska regeringen eller sjöfartsverket gjort något för att eliminera dem. Nu har dock företrädare för regering och sjöfartsverk uttalat sin vilja att "i all möjlig mån reducera" aktuella konkurrensnackdelar för svenskägt småtonnage. Om inte dessa löften leder till konkreta åtgärder under år 1979, förbehåller vi oss rätten att återkomma med våra krav på lämpligt sätt.