

## Forslag

til

### Lov om måling af skibe.

Fremsat den 6. oktober 1954 af *ministeren for handel, industri og søfart*.

#### § 1.

*Stk. 1.* Alle danske skibe, jfr. sølovens § 1, skal måles, påmærkes og forsynes med målebrev i overensstemmelse med de i denne lov fastsatte bestemmelser. Det samme gælder udenlandske skibe, som anløber dansk havn eller på dansk søterritorium ind- eller udskiber passagerer eller ladning.

*Stk. 2.* Undtagne herfra er:

- a) søværnets egentlige krigsskibe og udenlandske skibe, der må ligestilles dermed,
- b) udenlandske skibe, for hvilke der fremlægges målebrev, der er anerkendt i medfør af § 12, stk. 2,
- c) skibe af ringe størrelse efter nærmere af ministeren for handel, industri og søfart fastsatte regler.

*Stk. 3.* Når omstændighederne i det enkelte tilfælde taler derfor, kan ministeren fritage også andre end de i stk. 2 nævnte skibe for måling.

#### § 2.

*Stk. 1.* Målingen udføres af statens skibstilsyn og toldkamrene efter derom af ministeren for handel, industri og søfart i samråd med finansministeren udfærdigede bestemmelser.

*Stk. 2.* Hvor særlige omstændigheder måtte gøre det nødvendigt, kan ministeren for handel, industri og søfart i det enkelte tilfælde bemyndige målingskyndige personer eller institutioner til at udføre måling i udlandet.

#### § 3.

*Stk. 1.* Ved målingen tilsigtes at udfinde rumindholdet af samtlige rum i et skib.

*Stk. 2.* Ved optagelsen af mål anvendes den engelske fod — og decimaler heraf — eller meteren som måleenhed.

*Stk. 3.* På grundlag af de i skibet optagne mål og de heraf udfundne rumindhold beregnes skibets tonnage, der udtrykkes i registertons à 100 engelske kubikfod og i kubikmeter.

#### § 4.

Målingen udføres, medens skibet er i ulastet tilstand, ved optagelse af indvendige mål (den fuldstændige målingsmetode, „regel I“). Hvor forholdene midlertidigt forhindrer optagelse af indvendige mål, kan målingen dog udføres efter anden anerkendt metode ved optagelse af udvendige mål (den tillempede målingsmetode, „regel II“).

#### § 5.

Målingens hovedresultat udtrykkes som:

- a) *bruttotonnagen*, der omfatter tonnagen af alle lukkede rum i skibet med undtagelse navnlig af
  - 1) dobbeltbundtanke, der benyttes til vand eller brændselolie til skibets drift, og efter omstændighederne
  - 2) overdæksrum, der er indrettet til beskyttelse af eller særlig brug for mandskab eller passagerer eller indeholder maskineri, eller som tjener til adgang for lys og luft til fremdrivningsmaskineriet (casinger), og
- b) *nettotonnagen*, der fremkommer ved i bruttotonnagen at foretage fradrag for:
  - 1) rum for fører og mandskab samt rum for navigering og skibets drift,
  - 2) rum for fremdrivningsmaskineriet.

## § 6.

Måling foretages som:

- a) første måling af alle nybyggede eller indførte skibe samt — efter omstændighederne — af udenlandske skibe, jfr. § 1, stk. 1, 2. punktum,
- b) ommåling, såfremt der ved et målt skib foretages forandringer — herunder i benyttelsen af rum —, der påvirker de til grund for beregningen af skibets tonnage optagne mål,
- c) kontrolmåling, såfremt målingsmyndighederne måtte finde det fornødent. Kontrolmåling kan endvidere finde sted efter motiveret andragende fra skibets ejer.

## § 7.

*Stk. 1.* Til bevidnelse af den foretagne måling og den på grundlag heraf beregnede tonnage m. v. udfærdiges et målebrev (tonnagecertifikat), dog at der efter en måling som omhandlet i § 6, b. og c., efter omstændighederne kan ske berigtigelse af det tidligere udfærdigede målebrev.

*Stk. 2.* I tilslutning hertil skal nettotonnagen med uudslettelige tal påmærkes skibet på dæksbjælken på storlugens agterkant eller på et andet hensigtsmæssigt sted, ligesom det kan foreskrives, at påmærkning af af andre målingsdata skal finde sted.

*Stk. 3.* Målebrevet skal findes om bord og på forlangende forevises for vedkommende myndigheder. Der må ikke af uvedkommende foretages rettelser i målebrevet eller gives det tilføjelser af nogen art.

*Stk. 4.* I særlige tilfælde, hvor målebrev ikke har kunnet udfærdiges, kan der for skibet udstedes en midlertidig attestations om dets tonnageforhold m. v.

*Stk. 5.* På begæring af skibets ejer kan der yderligere udfærdiges sådanne særlige målebrev, som kræves for besejling af visse vandveje, såsom Suez- og Panama-kanalerne.

## § 8.

*Stk. 1.* Om ethvert dansk skib, der skal underkastes måling, indsendes skriftlig anmeldelse til målingsmyndighederne efter nedenstående regler:

- a) Et under bygning værende skib skal anmeldes, såsnart bygningen påbegyndes. Målingsmyndighederne skal holdes

underrettet om bygningens forløb, således at måling kan påbegyndes på det tidligst mulige tidspunkt.

- b) Et skib, der indføres fra udlandet, skal anmeldes til måling senest ved skibets første ankomst til dansk havn.
- c) Foretages der i et skib forandringer som omhandlet under § 6, b., skal anmeldelse ske på det tidligst mulige tidspunkt.

*Stk. 2.* Anmeldelsespligten påhviler i alle tilfælde skibets ejer samt, forsåvidt angår skibe, der bygges på eller forandres ved dansk værft, tillige værftet.

## § 9.

Det påhviler ejeren, skibets fører og efter omstændighederne det værft, hvor målingen foretages, at tilstede målingsmyndighederne uhindret adgang til skibet og i det hele at yde fornøden bistand under målingen, således navnlig med hensyn til ryddeliggørelse af skibet.

## § 10.

*Stk. 1.* Omkostningerne ved målingsforretninger, der foretages i udlandet, udredes af rekvirenten efter nærmere ved kgl. anordning fastsatte regler.

*Stk. 2.* Udgifterne ved måling af et udenlandsk skib udredes af ejeren eller hans herværende repræsentant.

## § 11.

*Stk. 1.* For udfærdigelse eller berigtigelse af målebrev, jfr. § 7, betales af skibets ejer en afgift, beregnet i forhold til skibets bruttotonnage.

*Stk. 2.* Afgiften tilfalder statskassen og kan i mangel af betaling inddrives ved udpantning. For afgiftskravet haves søpantret efter sølovens § 267, nr. 1.

*Stk. 3.* Om stempelafgift af målebrev gælder, hvad derom særskilt er fastsat.

## § 12.

*Stk. 1.* Nærmere forskrifter angående bestemmelse og beregning af et skibs tonnage, jfr. § 5, angående målebrevs og midlertidige attestations form, udfærdigelse, berigtigelse og inddragelse såvel som om påmærkning, jfr. § 7, og de øvrige til gennemførelse af nærværende lov fornødne forskrifter gives af ministeren for handel, industri og søfart. Der skal herved tages hensyn til internationalt anerkendte regler, således

som disse navnlig måtte være fastsat ved de til enhver tid gældende, af Danmark tiltrådte internationale overenskomster angående regler for skibes måling. De nærmere regler for den i § 11, stk. 1, omhandlede afgifts størrelse, beregning og berigtigelse fastsættes efter samråd med finansministeren.

*Stk. 2.* Under forudsætning af gensidighed kan Kongen bestemme, at målebrev, der er udfærdiget af udenlandsk målingsmyndighed, anerkendes som gyldige med den i § 1, stk. 2 omhandlede virkning.

#### § 13.

Denne lov gælder ikke for Færøerne.

Ved kongelig anordning kan loven med de ændringer, som efter de stedlige forhold måtte anses fornødne, sættes i kraft for Grønlands vedkommende.

#### § 14.

*Stk. 1.* Overtrædelse af forskrifterne i denne lovs §§ 7, stk. 3, 8 og 9 samt und-

ladelse af at efterkomme noget påbud, givet af dertil berettiget målingsmyndighed, straffes med bøde.

*Stk. 2.* I København hører sagerne under sø- og handelsretten, udenfor København under søretterne. Ministeren for handel, industri og søfart bestemmer, om påtale skal finde sted.

#### § 15.

*Stk. 1.* Denne lov træder i kraft den 1. januar 1955.

*Stk. 2.* Samtidig bortfalder lov af 13. marts 1867 angående skibes måling samt lovene nr. 92 af 4. maj 1927 og nr. 119 af 28. marts 1951 om ændringer i nævnte lov.

*Stk. 3.* Et målebrev, der er udstedt i henhold til den i stk. 2 nævnte lovgivning, og som er i kraft på det i stk. 1 nævnte tidspunkt, bevarer sin gyldighed, indtil vedkommende skib underkastes ommåling, jfr. § 6.

### Bemærkninger til lovforslaget

Nærværende forslag til lov om skibes måling betyder ikke noget brud med de principper for skibsmåling, der har været i anvendelse her i landet på grundlag af loven af 13. marts 1867 angående skibes måling, men tilsigter fortrinsvis at skabe mulighed for en tiltrædelse fra dansk side af den første internationale konvention, der er indgået på dette område, nemlig den nedenfor nævnte i Oslo af repræsentanter for Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Island, Norge og Sverige den 10. juni 1947 undertegnede overenskomst om et ensartet system for måling af skibe.

Skibsmålingen, der fra begyndelsen har haft til formål at fastslå et mål for det enkelte skibs lastevne, navnlig med henblik på indgåelsen af fragtaftaler, har efterhånden fået betydning i adskillige andre henseender, herunder særlig de forskellige skibsfarten pålagte afgifter. Målingen er endvidere blevet af afgørende betydning ved skibenes identificering i forbindelse med deres registrering. De fleste landes søfartslovgivning benytter yderligere skibsmålingen — nærmere bestemt de udfundne tonnager — som grundlag ved fastsættelse af forskrifter vedrørende skibsfarten, f. eks. med hensyn til skibenes konstruktion, udrustning og bemandsingsforhold.

Medens man i fortiden benyttede forholdsvis simple målingsmetoder, idet datidens skibe var af nogenlunde enkel og ensartet konstruktion, har den i tidens løb stedfundne differentiering af skibstyperne i forbindelse med den udvidede betydning af skibsmålingen gjort det nødvendigt at finde frem til mere eksakte målingsmetoder. Ved udviklingen heraf er uheldigvis flere lande gået deres egne veje, idet forskellige indbyrdes afvigende detailregler har været taget i anvendelse. Ved den engelske Merchant Shipping Act af 1854 indførtes den målingsmetode, som skulle blive grundlæggende for målingsreglernes videre udvikling. Denne metode, som byggede på et af englænderen G. Moorsom opstillet forslag, vandt på grund af sin forholdsvis nøjagtighed frem for tidligere systemer snart udbredelse til de vigtigste søfartslande og blev da også antaget her i landet ved den fornævnte lov af 13. marts 1867.

Metoden, der var velegnet for datidens ret ensartede sejskibe, virkede fra begyndelsen ganske tilfredsstillende. Som følge af den i tidens løb stedfundne differentiering af skibstyperne og navnlig fremkomsten af mekanisk drevne skibe har det imidlertid været nødvendigt at udbygge systemet ved tilføjelser og fortolkninger. Denne udvikling er som følge af manglende internationalt samarbejde

resulteret i, at de af søfartslandene i nutiden anvendte målingsmetoder på flere vigtige punkter er stærkt indbyrdes afvigende. Forskellighederne angår stort set dels reglerne for, hvilke rum i skibet der kan betragtes som „lukkede“ med den følge, at de skal indbefattes i bruttotonnagen, dels — og navnlig — bestemmelserne om størrelsen af de fradrag, der skal gøres i bruttotonnagen for at udfinde skibets nettotonnage, herunder i første række reglerne for beregningen af maskinrumsfradraget.

Der opstod ret hurtigt to fra hinanden stærkt afvigende metoder for beregningen af dette fradrag, den såkaldte engelske regel og den såkaldte tyske regel. Af disse har dog den engelske regel efterhånden vundet langt den største udbredelse.

Endvidere kan nævnes den såkaldte „Donau-regel“, således kaldet, fordi den blev indført af den internationale Donau-kommission i året 1860 i anledning af frigivelsen af sejladsen på Donau.

Den „tyske regel“ anvendes endnu af Sverige og Belgien, medens Donau-reglen foruden for sejladsen på Donau anvendes af Suez- og Panamaselskaberne ved beregning af kanalafgifter. Danmark overgik i 1867 til „den engelske regel“, der siden har været anvendt her i landet, bortset fra perioden 1878—95, da Donau-reglen benyttedes.

Manglen af internationalt anerkendte målingsregler såvel som afvigende fortolkninger i de enkelte lande, der havde knæsat samme målings-system, har som følge af skibsfartserhvervets stærkt internationalt prægede karakter givet anledning til meget besvær. Det har således været nødvendigt i vidt omfang at indgå tosidede aftaler mellem landene om gensidig anerkendelse af målebrev, i visse tilfælde kombineret med aftaler om særlige målebrev. Den trang til en revision af de gældende målingsregler, som på grund af skibstypernes udvikling længe havde gjort sig gældende indenfor de enkelte lande, måtte derfor efterhånden melde sig med stigende styrke som en opgave for internationalt samarbejde til lettelse af skibsfarts-samkvemmet mellem landene.

Allerede før den første verdenskrig var spørgsmålet om tilvejebringelse af virkeligt fælles, internationalt anerkendte målingsregler genstand for drøftelse på adskillige internationale søfartskonferencer. Efter krigens afslutning blev spørgsmålet taget op indenfor folkeforbundet, som i 1926 lod afholde en konference herom i Amsterdam med deltagelse af skibsmålingseksperter fra flere lande. En nedsat teknisk komité kom herved til det resultat, at det engelske målingssystem på grund af sin store udbredelse ville være det bedst egnede grundlag for internationale regler, og fremkom i 1931 med et

detailleret forslag til målingsinstruktion, kaldet „Draft Regulations for Tonnage Measurement of Ships“, som af folkeforbundet blev forelagt de forskellige lande til udtalelse.

Efter at der i nogle år havde været stilstand omkring spørgsmålet, blev sagen på norsk initiativ taget op på nyt grundlag af folkeforbundet, og på nogle i Oslo og Paris i 1939 afholdte forberedende konferencer nåede man da frem til et fuldt udarbejdet forslag til et internationalt system for skibsmåling („International Regulations for Tonnage Measurement of Ships“), der fremtræder som vedtaget og dateret i Genève den 30. juni 1939. Dette forslag, der i alt væsentligt kan betegnes som en kodifikation af det engelske skibsmålingssystem, blev af folkeforbundets generalsekretær den 23. december 1939 udsendt til de enkelte landes regeringer med en rekommandation til antagelse, men som følge af krigsudbruddet standsede sagens videre udvikling.

Efter den anden verdenskrigs afslutning blev der påny fra norsk side taget initiativ til spørgsmålets fremme, og efter den norske regerings indbydelse afholdtes i dagene 29. maj—10. juni 1947 i Oslo en international skibsmålingskonference mellem regerings- og skibsfartsrepræsentanter fra Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Island, Norge og Sverige samt med observatører fra USA og Storbritannien. På denne konference vedtoges den som bilag til nærværende forslag optrykte konvention om et ensartet system for måling af skibe, dateret Oslo, den 10. juni 1947, hvorved de deltagende landes regeringer forpligter sig til ved måling af skibe med henblik på fastsættelse af tonnage samt ved skibes påmærkning i forbindelse med sådan måling at anvende de ovenfor nævnte Genève-regler af 30. juni 1939, hvilke regler er føjet som bilag til konventionen.

For ethvert skib, der måles i overensstemmelse hermed, skal der udfærdiges et såkaldt internationalt målebrev, for hvilket vedkommende regering påtager sig det fulde ansvar. Målebrevet vil have gyldighed i ethvert af konventionslandene, indtil skibet måtte undergå en sådan forandring, at det ikke længere er i overensstemmelse med målebrevets udvisende.

Når et skib, der er forsynet med sådant internationalt målebrev, befinder sig i et land, hvor det ikke er hjemmehørende, men for hvilket konventionen gælder, skal vedkommende udenlandske myndighed alene kunne kontrollere, om de skibet påmærkede tonnageangivelser er i overensstemmelse med målebrevets angivelse af nettotonnagen, og om skibet er undergået forandringer, jfr. konventionens art. 8.

## F. t. l. om måling af skibe.

Omend de ved konventionen antagne internationale skibsmålingsregler ikke kan anses som ideelle, udgør de dog det efter forholdene bedst mulige grundlag for konventionens tanke om et uniformt målingssystem internationale udbredelse, idet praktisk talt tilsvarende regler i forvejen anvendes af flertallet af de vigtigste søfartslande.

Nærværende lovforslag tilsigter i første række at hidføre sådanne ændringer i den i øjeblikket gældende lovgivning, at der skabes fornødent grundlag for Danmarks gennemførelse af Oslo-konventionen. Samtidig har man tilstræbt den forenkling og å jourføring af lovens bestemmelser, at disse nu ikke i enkeltheder angiver de forskellige forskrifter for målingens foretagelse, men hensynder dette til administrativ afgørelse i overensstemmelse med de til enhver tid almindeligt fulgte regler, i første række de fornævnte internationale reglementer.

Særtryk af oversættelse af de til konventionen knyttede internationale skibsmålingsregler følger lovforslaget som særskilt bilag.

## Til § 1.

Ved nærværende bestemmelse fastslås det indledningsvis, at alle *danske* skibe, jfr. om dette begreb sølovens § 1, er omfattet af målingspligten.

Hvad angår undtagelsesbestemmelserne i stk. 2, bemærkes, at målingspligten efter indholdet af litra *a* omfatter søværnets *civile* skibe og i det hele sådanne under søværnet hørende skibe, der ikke er bestemt til udrustning under militær kommando, f. eks. skibe, der tilhører fyr- og vagervæsenet.

Medens som nævnt i princippet ethvert skib uanset dens størrelse skal måles, må det dog findes praktisk, at der gives adgang til generelt at undtage navnlig skibe af ganske ringe størrelse; hertil sigter bestemmelsen i litra *c*. Da der derhos findes at burde være adgang til at indrømme fritagelse i enkelttilfælde, f. eks. for flydende materiel (flydedokker, flåder og lign.), eller for skibe, der af regeringen eller efter regeringens bestemmelse eller med dens samtykke anvendes til troppetransport, er der i stk. 3 optaget en hertil sigtende dispensationshjemmel.

Hvad endelig angår *udenlandske* skibe, er disse ifølge paragraffens stk. 1, 2. punktum, også principielt undergivet målingspligten under anløb af dansk havn, men hertil er ved bestemmelsen i forslagets stk. 2, litra *b*, knyttet den i praksis meget betydningsfulde undtagelse, der er et udtryk for den i de indledende bemærkninger omhandlede konventionsprincip, at et udenlandsk skib, for hvilket der fremlægges et som gyldigt anerkendt målebrev, ikke skal underkastes måling ved anløb

af danske havne eller farvande, jfr. endvidere nedenfor bemærkningerne til § 12.

Kan der for et i et konventionsland hjemmehørende skib ikke fremlægges noget sådant målebrev, betyder dette dog omvendt ikke, at de danske myndigheder umiddelbart vil skride til målingspligtens gennemtvungelse, men man vil fra disses side — på samme måde som, hvor skibet vel er forsynet med internationalt målebrev, men der består tvivl med hensyn til de i målebrevet indeholdte datas overensstemmelse med de ombord i skibet konstaterede forhold — i første omgang som en videreførelse af reglen i konventionens art. 8 indskrænke sig til gennem skibets hjemlands herværende konsulære repræsentation at underrette hjemlandets regering for at give denne lejlighed til at foretage de videre fornødne skridt, derunder eventuelt at fremsætte anmodning om målingsforetagelse i overensstemmelse med konventionens art. 4.

## Til § 2.

Bestemmelsen fastslår, under hvilke myndigheder målingsforretningerne henhører. Som hovedregel foretages målingen som hidtil af statens skibstilsyn — og det, hvadenten skibet er beliggende ved dansk eller udenlandsk værft — dog at det for mindre skibes, navnlig fiskeskibes, vedkommende vil være praktisk i visse tilfælde at lade måling udføre af toldvæsenets tjenestemænd.

Ifølge paragraffens stk. 2. vil ministeren under særlige omstændigheder af praktiske, navnlig besparelsmæssige, hensyn kunne bemyndige udenlandske målingskyndige personer eller institutioner, såsom anerkendte klassifikationselskaber, til at udføre måling af danske skibe i udlandet. Et sådant arrangement er også forudsat i konventionens art. 2. En bemyndigelse vil kun omfatte beregning af skibets tonnager, men ikke udstedelse af målebrev, og det vil kunne knyttes som betingelse til tilladelsen, at skibet snarest muligt kontrolmåles af dansk målingsmyndighed, jfr. herved forslagets § 6, c.

Måling af dansk skib uden for riget kan også foretages ved en udenlandsk målingsmyndigheds foranstaltning, i hvilken forbindelse opmærksomheden henledes på konventionens art. 4.

## Til § 3.

Den nugældende lovs bestemmelser om, at målene optages i *danske* fod og decimaler heraf, medens tonnagen udtrykkes i tons som den engelske registerton à 100 *engelske* kubikfod, synes at være begrundet i, at man før 1867 målte danske skibe i kommercelæster à 150 danske kubikfod, og at

man ikke ved overgangen til 1867-lovens system ønskede at anskaffe nye måleredskaber. På grund af det irrationelle forhold mellem den danske og den engelske fod har bestemmelsen imidlertid givet anledning til meget besvær og en del unøjagtighed ved målenes udregning og revision, og forslaget betyder på dette punkt imødekommelse af et af praktiske hensyn længe næret ønske om, at den engelske fod tages i anvendelse også ved selve optagelsen af mål.

Da den engelske fod inddelingsmæssigt hviler på et 12-delings-princip, er det fundet nødvendigt udtrykkeligt at fremhæve, at decimalsystemet dog af praktiske grunde kan finde anvendelse her.

Som nævnt må det findes rationelt at måle i en enhed, der tilhører samme målesystem som det, hvori tonnagen udtrykkes. Udtrykkes således de udfundne tonnager i registertons, der — som nævnt i stk. 3 — er et rumindholds-begreb baseret på den engelske kubikfod, vil det være det rette at måle i den dertil svarende engelske fod. Når man har ønsket indenfor dansk skibsmåling som hidtil at lade målingens resultat komme til udtryk principalt i registertons, skyldes det, at såvel den øvrige danske lovgivning som alle betydende udenlandske lovgivninger lægger registerton'en til grund i forskellige relationer som i de indledende bemærkninger anført. Til imødekommelse heraf er der i lov nr. 65 af 28. februar 1950 om mål og vægt § 4, stk. 2, gjort en undtagelse fra lovens almindelige regler, for så vidt angår måling af skibe, således at der på dette område gælder de til enhver tid udfærdigede særlige bestemmelser.

#### Til § 4.

Måling efter regel II finder kun anvendelse på underdækstonnage og kun i sådanne tilfælde, hvor optagelse af indvendige mål ikke kan ske, f. eks. på grund af, at skibet har indtaget last.

Måling efter regel II med det dertil hørende målebrev vil være at betragte som en midlertidig foranstaltning, således at måling efter regel I skal ske, så snart forholdene gør det muligt.

#### Til § 5.

I betragtning af det foreliggende lovgivningsområdes ret tekniske karakter, og da indholdet af de nærmere regler for målingen og tonnageberegningen efter Danmarks tiltrædelse af Oslo-konventionen alligevel vil være bestemt ved konventionen og de dertil til enhver tid knyttede bestemmelser,

må det anses for såvel lidet hensigtsmæssigt som unødvendigt i loven at give detaljerede målingsforskrifter.

Man har dog fundet det rimeligt, at der i loven gives udtryk for fremkomsten af målingens hovedresultater, brutto- og nettotonnagen, også i betragtning af den betydning, der i den øvrige søfartslovgivning er tillagt disse mål, således med hensyn til skibes bemanning og udrustning, forskellige afgifter til havnene m. v.

Til den i paragraffen indeholdte definition af bruttotonnagen bemærkes, at de under nr. 2 nævnte overdæksrum (casinger), der står i forbindelse med skibets maskinrum, i overensstemmelse med hidtidig praksis efter rederiets begæring vil kunne medregnes i bruttotonnagen, idet der i visse tilfælde herved opnås et større maskinrumsfradrag (med deraf følgende mindre nettotonnage) end det, der svarer til de således medregnede dele af overdæksrum.

Når der ved de indledende ord i litra a: „... med undtagelse navnlig af ...“ er holdt mulighed åben for, at også enkelte andre rums indhold kan holdes uden for bruttotonnagen, er herved bl. a. hentydet til, at lugers (lugeåbningers) rumindhold ikke skal medregnes i det omfang, dette ikke overstiger  $\frac{1}{2}$  pct. af bruttotonnagen excl. luger.

De ved beregningen af nettotonnagen tilladte fradrag sker efter nærmere ved konventionen fastsatte regler.

Som paragraffens indledende ord giver udtryk for, er brutto- og nettotonnagen at anse som målingens hovedresultat. Af andre målingsresultater kan navnlig fremhæves tonnagen af de åbne og lukkede rum, der ifølge Genève-reglernes art. 57 og 58 ikke skal medregnes i bruttotonnagen, men som alligevel skal anføres i målebrevet („spaces not included in gross tonnage“).

#### Til § 6.

Bestemmelsen omhandler de tilfælde, i hvilke målingspligt indtræder.

Til bestemmelsen i litra b bemærkes, at forandringer ved skibet, der kan give anledning til *om-måling*, dels kan bestå i en ombygning, hvorved størrelsen af de pågældende rum ændres, dels kan fremkomme blot ved en ændret benyttelse af visse rum, f. eks. ved, at et passagerum ændres til et mandskabsrum.

Som det fremgår af formuleringen af bestemmelsen i litra b sammenholdt med ordvalget i litra a, kommer litra b principielt lige fuldt til anvendelse på danske og på udenlandske skibe. Et udenlandsk skib, som ombygges ved dansk værft, vil

kunne underkastes ommåling af dansk målingsmyndighed i tilslutning til ombygningen, — jfr. for så vidt angår skibe, der er omfattet af konventionens bestemmelser, dennes art. 4.

*Kontrolmåling*, jfr. bestemmelsen i litra c, kan i praksis navnlig tænkes foretaget til konstatering af, hvorvidt der ved et målt skib måtte være foretaget forandringer af den under litra b omhandlede art. Et andet praktisk tilfælde af kontrolmåling er omhandlet ovenfor i bemærkningerne til § 2. Endelig kan — som angivet i teksten — sådan måling ske efter andragende fra skibets ejer, dog at målingsmyndigheden skal finde andragendet rimeligt motiveret.

#### Til § 7.

De nærmere regler om, i hvilke tilfælde der i forbindelse med om- eller kontrolmåling kan ske berigtigelse af det eksisterende målebrev, er ved § 12, stk. 1, foreslået henskuet til administrativ afgørelse. Der bør herved tages hensyn på den ene side til, at berigtigelse er en hurtig og praktisk fremgangsmåde frem for at skride til nyt målebrevs udstedelse, på den anden side til, at det er af vigtighed, at målebrevets klarhed og overskuelighed bibeholdes, således at der som hovedregel for eet og samme målebrevs vedkommende ikke bør ske berigtigelse mere end een gang.

I overensstemmelse med almindelig, hidtil fulgt praksis udtaler de internationale skibsmålingsreglers artikel 5, at den beregnede nettotonnage skal påmærkes skibet som en yderligere bevidnelse af målingens resultat sideordnet med målebrevet samt til godtgørelse af skibets identitet. Ifølge det samtidig forelagte forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering bør bestemmelserne om denne indhugning udgå af registreringsloven af de i bemærkningerne til forslaget angivne grunde; og det foreslås derfor at optage en hertil svarende bestemmelse i nærværende paragraf som stk. 2.

Bestemmelsen i stk. 3 indeholder hjemmel for, at der undtagesvis, f. eks. i forbindelse med midlertidige sejtilladelser, jfr. herved lov om skibes registrering (lovbekendtgørelse nr. 103 af 4. maj 1927) § 10, stk. 4, udfærdiges en tidsbegrænset attestation vedrørende skibets brutto- og nettotonnage.

Vedrørende bestemmelsen i stk. 5 bemærkes, at kanalcertifikaterne udstedes som selvstændige dokumenter, jfr. bekendtgørelserne nr. 69 af 28. maj 1878 (Suez-kanalen) og nr. 197 af 28. august 1914 (Panama-kanalen); som følge af kanalselskabernes specielle målingsregler vil en særlig supplerende måling af skibet som regel være nødvendig.

De appendiks-målebrev, der hidtil har været

krævet for danske skibe ved anløb af svenske havne, jfr. bekendtgørelse nr. 32 af 27. februar 1926, vil bortfalde ved Sveriges overgang til Oslo-konventionens målingssystem pr. 1. januar 1955.

#### Til § 8.

Paragraffen omhandler den pligt, der påhviler rederen — eventuelt tillige vedkommende danske værft, jfr. dens stk. 2 — til at anmelde skibet til måling, for at målingsmyndighederne kan fastsætte det for målingens foretagelse mest belejlige tidspunkt.

Hvad specielt angår skibe, der indføres fra udlandet, jfr. stk. 1, b, bemærkes, at målingen vil kunne ske allerede før skibets ankomst til dansk havn. Anmeldelsespligt vil således ikke bestå ved et indført skibs første anløb af dansk havn, hvis skibet allerede i udlandet er blevet målt af danske målingsmyndigheder eller på disses vegne, jfr. § 2, stk. 2.

#### Til § 9.

Det er sædvane, at der ved målenes optagelse i skibet fra rederiets eller værftets side stilles fornøden, kvalificeret medhjælp til rådighed for den pågældende målingsmyndighed, men til sikring af målingens gennemførelse i alle tilfælde findes det ønskeligt, at loven indeholder udtrykkelig bestemmelse herom.

I bestemmelsen om ryddeliggørelse af rum ligger bl. a., at der ikke bør indtages last eller ballast, når det vides, at måling skal finde sted.

#### Til § 10.

De heromhandlede omkostninger vil navnlig bestå i skibstilsynets positive udgifter til rejser og dagpenge, men vil også kunne omfatte telegramudgifter o. lign.

Det vil afhænge af dansk rets almindelige regler, om udgifter af den nævnte art, når de er opstået som følge ikke af en rekvireret, men af en på det offentlige initiativ foretaget måling, skal afholdes endeligt af staten eller kan kræves refunderet af vedkommende private.

#### Til § 11.

1867-lovens bestemmelser om afgifter for måling blev ophævet ved lov nr. 92 af 4. maj 1927, men afgiftsbestemmelser blev påny indført ved lov nr. 119 af 28. marts 1951, hvis regler er gentaget her.

Til bestemmelsen om søpanteret for afgiftskravet bemærkes, at de i sølovens 11. kapitel indeholdte bestemmelser om søpanteret iøvrigt finder anvendelse her.

## Til § 12.

Som allerede udtalt i bemærkningerne ovenfor til § 5 vil detaillerede bestemmelser om målingens udførelse og tonnagens beregning ikke egne sig til optagelse i selve loven, men til udfærdigelse ad administrativ vej, da sådanne regler er meget vidtløftige og teknisk prægede, ligesom de må forudses fra tid til anden at blive underkastet ændringer og tilføjelser som følge af udviklingen på skibsbygningens område eller efter stedfundne ændringer i de til konventionen knyttede reglementer.

Denne fordeling mellem lovens og de administrative bestemmelsers område er i overensstemmelse med, hvad der gælder for reglerne om skibes bygning og udrustning m. v., jfr. lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe §§ 4—5 sammenholdt med § 6.

Reglen i paragraffens stk. 2 om adgangen til at anerkende udenlandske målebrev er overensstemmende med Oslo-konventionens princip og med de tosidede aftaler vedrørende gensidig anerkendelse af skibsmålebrev, som den danske regering i tidens løb har afsluttet med alle betydende søfartslandes regeringer.

## Til § 13.

Siden 1. juli 1949 har måling af skibe, hjemmehørende på Færøerne, været et færøsk sær-

anliggende, bl. a. under hensyn til sagområdets nære forbindelse med registrering af skibe, der samtidig overførtes til det færøske hjemmestyre. — For så vidt angår de i nærværende forslag indeholdte bestemmelser, der er motiveret ved ønsket om Danmarks tiltræden af Oslo-konventionen, vil den til regleres gennemførelse på Færøerne nødvendige lagtingslov blive affattet i overensstemmelse med disse, jfr. herved lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre §§ 5 og 7.

Stk. 2 svarer til bestemmelsen i § 3, stk. 1, i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe. Da skibsmåling, jfr. forslaget § 2, fortrinsvis udføres af statens skibstilsyn, vil loven ikke kunne sættes i kraft for Grønlands vedkommende før tidligst til det tidspunkt, hvor et egentligt skibstilsyn er etableret i Grønland. — Jfr. herved Oslo-konventionens art. 13.

## Til § 15.

Overgangsreglen i stk. 3 svarer til, hvad der vil følge af Oslo-konventionens art. 10.



## Konvention om et ensartet system for måling af skibe.

### Artikel 1.

De kontraherende regeringer forpligter sig til ved måling af skibe til bestemmelse af deres tonnage og mærkning i forbindelse hermed at følge de regler, som betegnes „Internationale Regler for Skibsmåling“, udgivet gennem folkeforbundet og dateret den 30. juni 1939, hvilke regler er vedføjede nærværende konvention som tillæg, og som nu vil blive gældende for måling og mærkning af skibe for alle de i denne konvention deltagende regeringer.

Konventionen og tillægget kan underkastes ændringer i henhold til artikel 12.

### Artikel 2.

Måling og mærkning af skibe skal udføres af den kompetente myndighed ved tjenestemænd, som er i besiddelse af de fornødne kvalifikationer. Vedkommende regering kan dog overlade sådan måling og mærkning til en organisation, som er behørigt anerkendt hertil af regeringen. I ethvert tilfælde indestår vedkommende regering fuldt ud for, at målingen og mærkningen er fuldstændigt og fyldestgørende udført.

### Artikel 3.

Et certifikat, betegnet „Internationalt målebrev i henhold til konvention afsluttet i Oslo den 10. juni 1947“ (i det følgende benævnt Internationalt målebrev), skal udstedes for alle skibe, som er blevet målt og mærket i overensstemmelse med denne konvention. Sådant certifikat kan ikke udstedes for noget andet skib.

Internationalt målebrev skal udstedes af den kompetente myndighed eller af en organisation, som er behørigt anerkendt hertil i henhold til artikel 2. I ethvert tilfælde påtager vedkommende regering sig det fulde ansvar for målebrevet.

### Artikel 4.

Regeringen i et land, hvor denne konvention finder anvendelse, kan efter anmodning fra regeringen i ethvert andet land, hvor konventionen finder anvendelse, på denne regerings vegne foranledige, at et skib hjemmehørende i sidstnævnte land bliver målt og mærket på rederens bekostning i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, og kan på eget ansvar udstede Internationalt målebrev for et sådant skib. På samme måde kan måling og mærkning udføres for et skib, som bygges for en reder i et andet land, hvor denne konvention finder anvendelse.

Ethvert sådant udstedt målebrev skal indeholde en erklæring om, at det er udstedt efter anmodning fra regeringen i det land, hvor skibet er eller skal være hjemmehørende, og målebrevet skal nyde samme anerkendelse som et målebrev udstedt i henhold til artikel 3 i denne konvention.

Den regering, som har udstedt et sådant målebrev, skal uopholdeligt til regeringen i skibets hjemland fremsende en bekræftet genpart af målebrevet og af det målingsbevis, der ligger til grund for målebrevet.

Når et skib overføres fra et land, hvor denne konvention finder anvendelse, til et andet land, hvor konventionen finder anvendelse, skal regeringen i førstnævnte land efter anmodning fra regeringen i sidstnævnte land uopholdeligt sende denne regering en bekræftet genpart af det gyldige målebrev for skibet og af det målingsbevis, der ligger til grund for målebrevet.

### Artikel 5.

Internationalt målebrev skal affattes på det udstedende lands officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, skal teksten helt eller delvis gengives på engelsk i det omfang, det måtte skønnes praktisk.

Målebrevet skal udfærdiges i overensstemmelse med formularen i tillæggets bilag 1 og 2.

#### Artikel 6.

Internationalt målebrev skal have gyldighed, så længe det skib, det er udstedt for, ikke er blevet således forandret, at det ikke længere er i overensstemmelse med de oplysninger vedrørende tonnagen eller den beskrivelse, som indeholdes i målebrevet.

Hvis en sådan forandring har fundet sted, skal målebrevet, efter at skibet i fornøden udstrækning er blevet ommålt, i overensstemmelse hermed rettes eller fornyes efter vedkommende myndigheds bestemmelse.

Hvis et med Internationalt målebrev forsynet skib er blevet overført fra et land, hvor denne konvention finder anvendelse, til et andet land, hvor konventionen finder anvendelse, skal skibet, efter i fornøden udstrækning at være blevet ommålt, snarest muligt forsynes med et nyt Internationalt målebrev, udstedt af det land, til hvilket skibet er blevet overført, eller på dette lands vegne.

#### Artikel 7.

Internationalt målebrev udstedt eller godkendt af en kontraherende regering skal anerkendes af de andre kontraherende regeringer som havende samme gyldighed som Internationale målebrev udstedt af dem for skibe, hjemmehørende i deres respektive lande.

#### Artikel 8.

1. Når et med Internationalt målebrev forsynet skib befinder sig i en havn i et land, hvor det ikke er hjemmehørende, men hvor denne konvention finder anvendelse, kan det underkastes kontrol med hensyn til skibsmåling. Sådant kontrol skal begrænses til at fastslå:

(a) at den nettotonnage, som er påmærket skibet, svarer til den nettotonnage, som er anført i målebrevet; og

(b) at skibet ikke er undergået forandring således som nævnt i artikel 6 i denne konvention.

2. Bemyndigelse til udførelse af fornævnte kontrol må kun gives tjenestemænd, som er i besiddelse af de fornødne kvalifikationer.

3. Udførelse af den nævnte kontrol må

i intet tilfælde medføre omkostninger eller forsinkelse for skibet.

4. Hvis det ved kontrollen viser sig, at de faktiske forhold om bord afviger fra de i målebrevet angivne, skal meddelelse herom uopholdeligt gives regeringen i skibets hjemland med henblik på berigtigelse.

Så snart berigtigelsen er foretaget, skal meddelelse herom gives regeringen i det land, hvor uoverensstemmelsen blev påpeget.

#### Artikel 9.

Denne konventions rettigheder kan ikke påberåbes af noget skib, medmindre det er forsynet med Internationalt målebrev.

#### Artikel 10.

Hvis et skib, der er hjemmehørende i et land, hvor denne konvention finder anvendelse, inden konventionen er trådt i kraft for vedkommende land, er blevet målt i overensstemmelse med de retningslinier, som er fastsat i tillægget til denne konvention (almindeligvis betegnet: det engelske system), skal et målebrev, som udviser tonnagen efter denne målemetode, og som er udstedt i skibets hjemland, medføre de samme rettigheder som et Internationalt målebrev.

Hvis skibet efter et sådant målebrevs udstedelse er blevet ændret som nævnt i artikel 6 i denne konvention, skal skibet forsynes med Internationalt målebrev, efter at det er blevet ommålt i den udstrækning, det skønnes nødvendigt.

#### Artikel 11.

De kontraherende regeringer forpligter sig til at gøre hinanden bekendt med:

1. Teksten til love, forordninger, regler og afgørelser af almenlydlig karakter, som måtte blive udfærdiget vedrørende de forskellige emner, der falder inden for denne konventions område.

2. Alle tilgængelige officielle beretninger eller officielle sammendrag af beretninger, for så vidt disse viser resultaterne af bestemmelserne i denne konvention, dog forudsat at disse beretninger eller sammendrag ikke er af fortrolig natur.

Den norske regering anmodes om at formidle indsamlingen af disse oplysninger og bringe dem til de andre kontraherende regeringers kundskab.

### Artikel 12.

1. Forslag til ændringer af denne konvention, som måtte anses for hensigtsmæssige eller nødvendige, og ændringer af de regler, som er optaget i tillægget, kan når som helst fremsættes af enhver af de kontraherende regeringer over for den norske regering, som skal videresende disse forslag til de andre kontraherende regeringer. Bliver disse ændringer godkendt af alle de kontraherende regeringer (heri medregnet de regeringer, som har deponeret ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, som endnu ikke er trådt i kraft), skal denne konvention og/eller reglerne anses ændret i overensstemmelse hermed.

2. Konferencer med henblik på sådan revision skal afholdes til de tidspunkter og på de steder, som de kontraherende regeringer måtte blive enige om.

Den norske regering skal indkalde til en konference med henblik herpå, når enten mindst fem eller mindst en trediedel af de kontraherende regeringer — alt efter hvilket antal der er det mindste — udtrykker ønske herom.

### Artikel 13.

1. En kontraherende regering kan ved underskriften, ratifikationen, tiltrædelsen eller senere ved skriftlig meddelelse til den norske regering erklære, at den ønsker, at konventionen skal være gældende for alle eller nogle af dens oversøiske territorier, kolonier, protektorater eller områder under dens overhøjhed eller mandat. Konventionen skal gælde for alle de i en sådan meddelelse nævnte områder, når to måneder er forløbet efter meddelelsens modtagelse. Uden sådan meddelelse skal konventionen ikke gælde for sådanne områder.

2. En kontraherende regering kan til enhver tid ved skriftlig meddelelse til den norske regering udtale sit ønske om, at konventionen skal ophøre at gælde for alle eller nogle af dens oversøiske territorier, kolonier, protektorater eller områder under dens overhøjhed eller mandat, for hvilke konventionen i henhold til bestemmelserne i pkt. 1 måtte have været gældende i et tidsrum af ikke mindre end fem år; i så fald skal konventionen ophøre at gælde for alle de i meddelelsen nævnte områder, når 12

måneder er forløbet, efter at den norske regering har modtaget den.

3. Den norske regering skal underrette alle de andre kontraherende regeringer om konventionens udstrækning i henhold til bestemmelserne i pkt. 1 i denne artikel til et oversøisk territorium, en koloni, et protektorat eller et område under overhøjhed eller mandat, samt om dens ophør i henhold til bestemmelserne i pkt. 2 med angivelse i hvert enkelt tilfælde af den dato, da konventionens gyldighed begynder eller ophører.

### Artikel 14.

Denne konvention, hvis engelske og franske tekster begge er autentiske, skal ratificeres.

Ratifikationsdokumenterne skal deponeres i den norske regerings arkiver. Den norske regering vil underrette alle de regeringer, som har undertegnet eller tilsluttet sig konventionen, om alle ratifikationer, som deponeres, og om datoen for deponeringen.

### Artikel 15.

En regering (dog ikke en regering for et område, som artikel 13 finder anvendelse på), på hvis vegne denne konvention ikke er blevet underskrevet, skal have adgang til at tilslutte sig den når som helst efter konventionens ikrafttræden.

Tilslutninger skal ske ved skriftlig meddelelse til den norske regering og skal træde i kraft tre måneder efter deres modtagelse.

Den norske regering skal underrette alle de regeringer, som har undertegnet eller tilsluttet sig konventionen, om alle sådanne meddelelser og om datoen for deres modtagelse.

### Artikel 16.

Denne konvention træder i kraft den 1. juni 1948 mellem de regeringer, som har deponeret deres ratifikationer senest den dag, forudsat at mindst fem ratifikationer er blevet deponeret hos den norske regering. Hvis fem ratifikationer ikke er blevet deponeret inden nævnte dato, skal konventionen træde i kraft 3 måneder efter den dag, da den femte ratifikation deponeres. Ratifikationer, som deponeres efter den dag, da konventionen er trådt i kraft, træder i kraft 3 måneder efter datoen for deponeringen.

### Artikel 17.

Denne konvention kan opsiges af enhver af de kontraherende regeringer til et hvilket-somhelst tidspunkt efter udløbet af 5 år fra den dato, på hvilken konventionen er trådt i kraft, for så vidt angår vedkommende regering. Opsigelse sker ved skriftlig meddelelse til den norske regering, som vil underrette de øvrige kontraherende regeringer om alle modtagne opsigelser og om datoen for deres modtagelse.

En opsigelse træder i kraft 12 måneder efter den dato, meddelelsen er modtaget af den norske regering.

Til bekræftelse heraf har de befuldmægtigede underskrevet nedenfor.

Udfærdiget i Oslo den 10. juni 1947 i ét eksemplar, som skal opbevares i den norske regerings arkiver, hvilken regering skal tilstille alle signatarregeringerne bekræftede nøjagtige afskrifter deraf.

(sign.) (navne).

### SLUTPROTOKOL

Ved undertegnelsen af den i dag afsluttede konvention om et ensartet system for måling af skibe er de undertegnede befuldmægtigede enedes om følgende:

Det er et ønske hos konventionens underskrivere, at alle andre søfartslande vil slutte sig til dem i bestræbelserne for at hidføre et verdensomspændende ensartet skibsmålingssystem og med dette for øje tilslutte sig konventionen og anvende dens regler, som de anser for de for tiden mest hensigtsmæssige.

Ingen bestemmelse i konventionen skal kunne udelukke nogen af de kontraherende regeringer fra at indgå eller opretholde gensidige aftaler med andre regeringer, som ikke er tilsluttet konventionen.

For at undgå uensartet anvendelse og fortolkning af reglerne skal skibsmålings-sagkyndige fra de lande, hvis regeringer

har underskrevet eller tilsluttet sig nævnte konvention, mødes mindst hvertandet år for at sikre en ensartet anvendelse og fortolkning af reglerne og for at fremsætte forslag herom til de kontraherende regeringer.

Det første ekspertmøde vil blive arrangeret af den norske regering. På dette og hvert af de efterfølgende møder bestemmes, hvor næste møde skal afholdes.

Til bekræftelse heraf har de befuldmægtigede opsat denne slutprotokol, som skal have samme kraft og gyldighed, som hvis dens bestemmelser havde været indsat i teksten til den konvention, den hører til.

Udfærdiget i Oslo den 10. juni 1947 i ét eksemplar, som skal opbevares i den norske regerings arkiver, hvilken regering skal tilstille alle signatarregeringerne bekræftede nøjagtige afskrifter deraf.

(sign.) (navne).