

## Forslag

til

### Lov om skibsmåling.

Fremsat den 7. oktober 1976 af *handelsministeren*.

**§ 1.** Ved „konventionen“ forstås i denne lov den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

**§ 2.** Danske skibe af en længde på 24 m og derover med undtagelse af krigsskibe skal måles og være forsynet med gyldigt internationalt målebrev (1969), jfr. dog § 13, stk. 2 og 3. Skibets længde bestemmes i overensstemmelse med konventionens artikel 2, nr. 8.

*Stk. 2.* Handelsministeren kan under særlige omstændigheder fritage et skib for måling.

*Stk. 3.* Udenlandske skibe kan måles og forsynes med målebrev efter reglerne i konventionens artikel 8.

*Stk. 4.* Handelsministeren kan fastsætte, at lovens forskrifter med de begrænsninger, som internationale overenskomster og aftaler med andre stater medfører, anvendes på udenlandske skibe, når disse anløber dansk havn.

*Stk. 5.* For skibe af under 24 m længde fastsætter handelsministeren nærmere regler om måling og forsyning med målebrev.

**§ 3.** Målingen udføres efter reglerne i konventionens tillæg I.

*Stk. 2.* Et skib, der er målt og forsynet med målebrev, skal ommåles, såfremt der efter skibets måling sker ændringer — herunder i benyttelsen af rum eller i det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre — der påvirker dets brutto- eller nettotonnage. Den for et skib fastsatte nettotonnage kan dog ikke nedsættes, forinden der er forløbet 12 måneder fra datoen for

målebrevets udstedelse, medmindre skibet har været underkastet væsentlige ombygninger eller ændringer.

*Stk. 3.* Ommåling foretages endvidere, såfremt statens skibstilsyn finder det påkrævet.

**§ 4.** Målingen udføres af statens skibstilsyn eller af målingskyndige personer eller institutioner, der er bemyndiget hertil af skibstilsynet.

**§ 5.** På grundlag af målingen udsteder statens skibstilsyn eller de personer eller institutioner, der er bemyndiget hertil, et internationalt målebrev (1969).

*Stk. 2.* Målebrevet udstedes på dansk med underlagt engelsk tekst.

*Stk. 3.* Rettelser eller tilføjelser til målebrevet må kun foretages af skibstilsynet eller en af dette bemyndiget person eller institution.

*Stk. 4.* Efter rederens anmodning kan der udstedes sådanne målebrev, som kræves for besejling af visse vandveje.

**§ 6.** Målebrevet skal findes om bord og på forlangende forevises for vedkommende myndigheder.

**§ 7.** Statens skibstilsyn har ret til at gå om bord i ethvert dansk skib og skib under bygning for dansk regning samt i ethvert udenlandsk skib, der anløber dansk havn, for at foretage de nødvendige målinger, og for at kontrollere, at skibet er forsynet med foreskrevet målebrev. Det påhviler skibets reder og fører samt enhver, der hand-

Handelsmin. j. nr. 900-C-75.

ler på deres vegne, at yde skibstilsynet nødvendig bistand ved dets arbejde og at give enhver nødvendig oplysning, som afkræves dem.

**§ 8.** Målebrevets gyldighed ophører, såfremt der foretages sådanne ændringer i skibets indretning, konstruktion og rumindhold, benyttelse af rum, det tilladte antal passagerer, den tildelte lastelinie eller skibets tilladte dybgang, som medfører en forøgelse af skibets brutto- eller nettotonnage.

*Stk. 2.* Overgår et skib, der er forsynet med internationalt målebrev (1969), til dansk eje, bevarer målebrevet sin gyldighed indtil skibets første ankomst til dansk havn, dog længst i et tidsrum af 3 måneder fra datoen for skibets anmeldelse til skibsregistret.

*Stk. 3.* Et målebrev, hvis gyldighed er ophørt, skal af skibets reder eller fører omgående indsendes til statens skibstilsyn, med mindre ophøret skyldes, at skibet er overgået til udenlandsk eje.

**§ 9.** Omkostningerne ved målingsforretninger, der foretages i udlandet af statens skibstilsyn, samt omkostningerne ved måling af et udenlandsk skib i henhold til konventionens artikel 8 betales af rederen efter regler, der fastsættes af handelsministeren.

**§ 10.** For udfærdigelse af målebrev betales af rederen en afgift, beregnet i forhold til skibets bruttotonnage. De nærmere regler for afgiftens størrelse og berigtigelse fastsættes af handelsministeren.

*Stk. 2.* Afgiften, der tilfalder statskassen, kan inddrives ved udpantning.

**§ 11.** Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 3, stk. 2, § 5, stk. 3, § 6, § 7 og § 8, stk. 3, straffes med bøde.

*Stk. 2.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

*Stk. 3.* Er overtrædelsen begået af et aktieselskab, anpartsselskab, andelsselskab eller lignende, kan bødeansvar pålægges virksomheden som sådan.

**§ 12.** I lov nr. 364 af 22. december 1954 om måling af skibe affattes § 1, stk. 1, således:

„Alle danske skibe, jfr. sølovens § 1, der ikke er omfattet af lov om skibsmåling, skal måles, påmærkes og forsynes med målebrev i overensstemmelse med de i denne lov fastsatte bestemmelser.“

**§ 13.** Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af handelsministeren.

*Stk. 2.* Loven finder anvendelse på:

- a) skibe, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium på eller efter den dato, på hvilken loven træder i kraft,
- b) skibe, der efter lovens ikrafttræden underkastes ombygninger eller forandringer, der i væsentlig grad medfører ændringer i deres bruttotonnage,
- c) skibe efter rederens anmodning.

*Stk. 3.* Loven finder endvidere anvendelse på alle skibe, når 12 år er forløbet efter konventionens ikrafttræden. De for sådanne skibe tidligere gældende tonnager finder dog fortsat anvendelse, for så vidt angår krav, der er fastsat i henhold til andre af Danmark tiltrådte internationale konventioner.

**§ 14.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kgl. anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

## Bemærkninger til lovforslaget.

### Almindelige bemærkninger.

Lov nr. 364 af 22. december 1954 om måling af skibe, jfr. folketingstidende 1954-55, sp. 25, 471, 1290, 1459, tillæg A, sp. 9, tillæg B, sp. 29, tillæg C, sp. 25, som ændret ved lov nr. 226 af 8. juni 1966, folketingstidende 1965-66, sp. 3924, 4885, 5304, 5467, tillæg A, sp. 1917, tillæg B, sp. 841, tillæg C, sp. 447, blev gennemført for at skabe grundlag for Danmarks ratifikation af den i Oslo den 10. juni 1947 undertegnede konvention om et ensartet system for måling af skibe. Konventionen fik imidlertid aldrig den betydning, man havde håbet, idet den ikke blev ratificeret af de mest betydende skibsfartsnationer. Med virkning fra 1. januar 1967 op-sagde Danmark konventionen, idet denne ikke muliggjorde gennemførelse af en af den mellemstatslige rådgivende søfartsorganisation (IMCO) i 1963 vedtaget resolution om behandlingen af shelterdæk og andre „åbne“ rum; man følger dog fortsat konventionens bestemmelser.

Manglen af internationalt anerkendte skibsmålingsregler har som følge af skibsfartens internationale prægede karakter givet anledning til mange ulemper. I maj/juni 1969 indkaldte IMCO derfor til en international konference i London for at søge tilvejebragt ensartede og universelle skibsmålingsregler. Konferencen, i hvilken 55 lande var repræsenteret ved delegationer eller observatører, vedtog den 23. juni 1969 den internationale konvention om måling af skibe, 1969 (bilag 1). Konventionen, der finder anvendelse på alle skibe af en længde på 24 m og derover, som sejler i international fart, vil betyde en væsentlig forenkling af skibsmålingen, idet bl. a. alle fradrag bortfalder. De nuværende særregler for shelterdæksskibe, herunder reglerne om „dobbeltcertifikater“, d. v. s. målebrev, der angiver 2 sæt tonnager, henholdsvis når skibet sejler som åben og som lukket shelterdækker, bortfalder ligeledes. Konventionen træder i kraft 24 måneder efter den dato, på hvilken mindst 25 lande repræsenterende mindst 65 pct. af verdensskibsfartens bruttotonnage har tiltrådt den. Indtil nu har man modtaget underretning om, at 27 lande repræsenterende ca. 52 pct. af verdensskibstonnagen har ratificeret konventionen, og det forventes, at man i løbet af kort tid vil nå det for konventionens ikrafttræden fornødne antal ratifikationer.

Lovforslaget fremsættes for at tilvejebringe grundlag for Danmarks ratifikation af konventionen.

Forslaget har været forelagt søfartens organisa-

tioner og ministeriet for offentlige arbejder, og der er ved udarbejdelsen taget hensyn til de fremkomne bemærkninger.

Lovforslagets gennemførelse vil ikke have statsfinansielle konsekvenser og vil ikke kræve yderligere personale. På længere sigt må der forventes en letelse i målingsarbejdet.

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

#### Til § 2.

Det fastslås her, at skibe af en længde på 24 m og derover skal måles og være forsynet med internationalt målebrev (1969). Skibe under denne længde er ikke omfattet af konventionen, men forudsættes i det store og hele målt efter samme regler. For sådanne skibe vil der blive udstedt et sædligt målebrev.

Undtagelsesreglen i stk. 2 gentages med sproglige ændringer den gældende lovs § 1, stk. 3. Bestemmelsen tager bl. a. sigte på skibe, som normalt ikke anvendes til sejlads, f. eks. hotel- og logiskibe.

Stk. 4 giver mulighed for at aftale med andre lande at undlade måling af skibe fra stater, som ikke har tiltrådt konventionen.

#### Til § 3.

Med hensyn til de nærmere regler for målingens udførelse henviser forslaget til konventionens bestemmelser herom.

Ligesom efter de gældende målingsregler findes i konventionen to mål for skibets størrelse: bruttotonnagen, som angiver skibets samlede rumindhold, og nettotonnagen, som er et udtryk for skibets indtjeningssevne.

Begreberne er dog ikke identiske med de gældende tonnagebegreber. Medens bruttotonnagen således efter de gældende regler ikke omfatter dobbeltbundstanke samt visse rum i skibets øverste mellemdæk og over dets øverste dæk, vil samtlige overdækkede rum i skibet efter konventionen indgå i bruttotonnagen. For at skabe tilnærmelse til den nugældende tonnage indføres en korrektionsfaktor, som i gennemsnit vil føre til stort set samme tonnager som nu. Der vil dog fremkomme individuelle afvigelser, og for visse skibstyper vil de nye regler også gennemsnitligt føre til et andet resultat.

For de såkaldte „åbne shelterdækkere“ vil de nye regler således føre til en væsentlig forhøjelse af bruttotonnagen, idet mellemdæksrum ikke længere holdes uden for målingen. For eksisterende skibe

vil dette dog ikke få umiddelbar virkning, jfr. bemærkningerne til § 12.

I modsætning til de gældende regler, hvorefter nettotonnagen fastsættes ved i bruttotonnagen at foretage fradrag for beboelsesrum og rum for fremdrivningsmaskineri m. v., udregnes nettotonnagen efter de nye regler direkte ved måling af det samlede kubikindhold af skibets lastrum, korrigeret med den samme faktor, som anvendes ved bruttotonnagen. For passagerskibe gives der et særligt tillæg afhængigt af passagerantallet. Medens shelterdækbegrebet som nævnt er afskaffet ved fastsættelse af bruttotonnagen, har man i konventionen åbnet mulighed for nedbringelse af nettotonnagen, såfremt rederen ønsker fastsat et større fribord end nødvendigt i henhold til lastelinjekonventionen. Dog gælder som almindelig regel, at der normalt skal forløbe 12 måneder siden sidste målebrevs udstedelse, inden sådan nedsættelse kan ske.

Bestemmelserne i stk. 2 og 3 svarer iøvrigt til reglerne i den gældende lovs § 6, b og c.

#### *Til § 4.*

Medens adgangen til at bemyndige målingskyn-dige personer og institutioner, herunder de anerkendte klassifikationsselskaber, til at udføre måling og udstede målebrev ifølge forslaget er udvidet, er toldkamrene ikke medtaget som målingsmyndighed, da disse ikke længere udfører måling af skibe.

#### *Til § 5.*

Bestemmelserne svarer til den gældende lovs § 7.

Tanken bag de nye internationale skibsmålingsregler har været, at de skulle være universelle og dermed erstatte gældende nationale regler. Da det imidlertid på nuværende tidspunkt ikke vides, om de særlige målebrev, som nu kræves for besejling af f. eks. Suez- og Panamakanalerne, vil falde bort, er det fundet nødvendigt i stk. 4 at optage en bemyndigelse til udstedelse af sådanne målebrev.

#### *Til § 6.*

Bestemmelsen svarer til § 7, stk. 3, i den gældende lov.

#### *Til § 7.*

Bestemmelsen svarer til § 20 i lov om tilsyn med skibe.

#### *Til § 8.*

Bestemmelserne er i overensstemmelse med konventionens artikel 10.

#### *Til § 9.*

Bestemmelsen er uændret.

#### *Til § 10.*

Stempelafgiften af målebrev er bortfaldet ved lov nr. 174 af 30. april 1969, og i konsekvens af den ved sølovrevisionen i 1972 foretagne reduktion i antallet af søpanteretskrav er også bestemmelsen om søpanteret for afgiftskravet udeladt. I øvrigt er bestemmelsen i princippet uændret.

#### *Til § 12.*

For eksisterende skibe, som ikke måles efter konventionens regler, vil den gældende lov som nævnt i § 13, stk. 3, fortsat finde anvendelse i indtil 12 år efter konventionens ikrafttræden. Ommålinger som følge af mindre væsentlige ændringer vil således ske i overensstemmelse med de regler, som er indeholdt i den gældende lov.

#### *Til § 13.*

Det er hensigten, at loven skal træde i kraft samtidig med konventionens ikrafttræden.

Lovforslagets regler finder anvendelse på skibe, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium, ved lovens ikrafttræden.

Eksisterende skibe kan dog blive målt efter de nye regler, hvis rederen ønsker det, og skal måles efter disse regler, hvis de undergår væsentlige ombygninger eller forandringer, samt når der er forløbet 12 år efter konventionens ikrafttræden.

I henhold til konventionen vil de skibe, som er bygget før konventionens ikrafttræden, og som ikke efter rederens begæring eller på grund af ombygninger som nævnt foran er blevet målt efter de nye regler, også efter udløbet af 12-års perioden bevare deres hidtil gældende tonnager, for så vidt angår krav fastsat i andre internationale konventioner, der bygger på tonnagekriterier, f. eks. den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

Som nævnt i bemærkningerne til § 3 vil de nye målingsregler for visse skibstyper medføre en forøgelse af tonnagen i forhold til de gældende regler. Man vil således kunne komme ud for, at ensartede skibe bygget henholdsvis før og efter konventionens ikrafttræden vil få væsentligt afvigende tonnager og dermed blive stillet uens i relation til krav i henhold til love og administrative bestemmelser, der bygger på tonnagekriteriet. Dette gælder således med hensyn til bemanding, betaling af havneafgifter m. m. Dette spørgsmål er taget op i IMCO for at søge tilvejebragt ensartede regler, der skal sikre rimelige konkurrencevilkår for nye skibe af shelterdæktypen.

## Bilag 1.

I dette bilag opføres i venstre spalte de nugældende bestemmelser i lov om måling af skibe. I højre spalte opføres lovforslagets tilsvarende bestemmelser.

*Gældende formulering.*

**§ 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.

**§ 3.** 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 skibets optagne mål og de heraf udfundne rumindhold beregnes skibets tonnage, der udtrykkes i registertons a 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

*Forslaget.*

**§ 1.** Ved „konventionen“ forstås i denne lov den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

**§ 2.** Danske skibe af en længde på 24 m og derover med undtagelse af krigsskibe skal måles og være forsynet med gyldigt internationalt målebrev (1969), jfr. dog § 13, stk. 2 og 3. Skibets længde bestemmes i overensstemmelse med konventionens artikel 2, nr. 8.

*Stk. 2.* Handelsministeren kan under særlige omstændigheder fritage et skib for måling.

*Stk. 3.* Udenlandske skibe kan måles og forsynes med målebrev efter reglerne i konventionens artikel 8.

*Stk. 4.* Handelsministeren kan fastsætte, at lovens forskrifter med de begrænsninger, som internationale overenskomster og aftaler med andre stater medfører, anvendes på udenlandske skibe, når disse anløber dansk havn.

*Stk. 5.* For skibe af under 24 m længde fastsætter handelsministeren nærmere regler om måling og forsyning med målebrev.

**§ 3.** Målingen udføres efter reglerne i konventionens tillæg I.

*Gældende formulering.*

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 dobbeltbundtanke og — på visse betingelser — rum i skibets øverste mellemdæk og over dets øverste dæk, 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 efter skibets første måling foretages forandringer, herunder i benyttelsen af rum, der påvirker skibets brutto- eller nettotonnage eller andre forhold, der er anført i skibets målebrev, jfr. § 7, stk. 1,

c. kontrolmåling, såfremt målingsmyndighederne måtte finde det fornødent. Kontrolmåling kan endvidere finde sted efter motiveret andragende fra skibets ejer.

**§ 2.** 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 statens skibstilsyn i det enkelte tilfælde bemyndige målingskyndige personer eller institutioner til at udføre måling i udlandet.

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

*Forslaget.*

*Stk. 2.* Et skib, der er målt og forsynet med målebrev, skal ommåles, såfremt der efter skibets måling sker ændringer — herunder i benyttelsen af rum eller i det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre — der påvirker dets brutto- eller nettotonnage. Den for et skib fastsatte nettotonnage kan dog ikke nedsættes, forinden der er forløbet 12 måneder fra datoen for målebrevets udstedelse, medmindre skibet har været underkastet væsentlige ombygninger eller ændringer.

*Stk. 3.* Ommåling foretages endvidere, såfremt statens skibstilsyn finder det påkrævet.

**§ 4.** Målingen udføres af statens skibstilsyn eller af målingskyndige personer eller institutioner, der er bemyndiget hertil af skibstilsynet.

**§ 5.** På grundlag af målingen udsteder statens skibstilsyn eller de personer eller institutioner, der er bemyndiget hertil, et internationalt målebrev (1969).

*Stk. 2.* Målebrevet udstedes på dansk med underlagt engelsk tekst.

*Gældende formulering.*

*Stk. 3. 2. pkt.* Der må ikke af uvedkommende foretages rettelser i målebrevet eller gives det tilføjelser af nogen art.

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

*Stk. 3.* Målebrevet skal findes om bord og på forlangende forevises for vedkommende myndigheder.

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

*Forslaget.*

*Stk. 3.* Rettelser eller tilføjelser til målebrevet må kun foretages af skibstilsynet eller en af dette bemyndiget person eller institution.

*Stk. 4.* Efter rederens anmodning kan der udstedes sådanne målebrev, som kræves for besejling af visse vandveje.

**§ 6.** Målebrevet skal findes om bord og på forlangende forevises for vedkommende myndigheder.

**§ 7.** Statens skibstilsyn har ret til at gå om bord i ethvert dansk skib og skib under bygning for dansk regning samt i ethvert udenlandsk skib, der anløber dansk havn, for at foretage de nødvendige målinger og for at kontrollere, at skibet er forsynet med foreskrevet målebrev. Det påhviler skibets reder og fører samt enhver, der handler på deres vegne, at yde skibstilsynet nødvendig bistand ved dets arbejde og at give enhver nødvendig oplysning, som afkræves dem.

**§ 8.** Målebrevets gyldighed ophører, såfremt der foretages sådanne ændringer i skibets indretning, konstruktion og rumindhold, benyttelse af rum, det tilladte antal passagerer, den tildelte lastelinie eller skibets tilladte dybgang, som medfører en forøgelse af skibets brutto- eller nettotonnage.

*Stk. 2.* Overgår et skib, der er forsynet med internationalt målebrev (1969), til dansk eje, bevarer målebrevet sin gyldighed indtil skibets første ankomst til dansk havn, dog længst i et tidsrum af 3 måneder fra datoen for skibets anmeldelse til skibsregistret.

*Stk. 3.* Et målebrev, hvis gyldighed er ophørt, skal af skibets reder eller fører omgående indsendes til statens skibstilsyn, med mindre ophøret skyldes, at skibet er overgået til udenlandsk eje.

**§ 9.** Omkostningerne ved målingsforretninger, der foretages i udlandet af statens skibstilsyn, samt omkostningerne ved måling af et udenlandsk skib i henhold til kon-

*Gældende formulering.*

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

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

**§ 12.** sidste pkt. De nærmere regler for den i § 11, stk. 1, omhandlede afgifts størrelse, beregning og berigtigelse fastsættes efter samråd med finansministeren.

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

**§ 14.** Overtrædelse af forskrifterne i denne lovs §§ 7, stk. 3, 8 og 9, samt undladelse af at efterkomme noget påbud, givet af dertil berettiget målingsmyndighed, straffes med bøde.

**§ 15.** Denne lov træder i kraft den 30. december 1974.

*Forslaget.*

ventionens artikel 8 betales af rederen efter regler, der fastsættes af handelsministeren.

**§ 10.** For udfærdigelse af målebrev betales af rederen en afgift, beregnet i forhold til skibets bruttotonnage. De nærmere regler for afgiftens størrelse og berigtigelse fastsættes af handelsministeren.

*Stk. 2.* Afgiften, der tilfalder statskassen, kan inddrives ved udpantning.

**§ 11.** Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 3, stk. 2, § 5, stk. 3, § 6, § 7 og § 8, stk. 3, straffes med bøde.

*Stk. 2.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

*Stk. 3.* Er overtrædelsen begået af et aktieselskab, anpartsselskab, andelsselskab eller lignende, kan bødeansvar pålægges virksomheden som sådan.

**§ 12.** I lov nr. 364 af 22. december 1954 om måling af skibe affattes § 1, stk. 1, således:

„Alle danske skibe, jfr. sølovens § 1, der ikke er omfattet af lov om skibsmåling, skal måles, påmærkes og forsynes med målebrev i overensstemmelse med de i denne lov fastsatte bestemmelser.“

**§ 13.** Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af handelsministeren.

*Stk. 2.* Loven finder anvendelse på:

- a) skibe, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium på eller efter den dato, på hvilken loven træder i kraft,
- b) skibe, der efter lovens ikrafttræden underkastes ombygninger eller forandringer, der i væsentlig grad medfører ændringer i deres bruttotonnage,
- c) skibe efter rederens anmodning.



## Bilag til f. t. l. vedr. skibsmåling.

*Gældende formulering.*

**§ 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.

*Forslaget.*

*Stk. 3.* Loven finder endvidere anvendelse på alle skibe, når 12 år er forløbet efter konventionens ikrafttræden. De for sådanne skibe tidligere gældende tonnager finder dog fortsat anvendelse, for så vidt angår krav, der er fastsat i henhold til andre af Danmark tiltrådte internationale konventioner.

**§ 14.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kgl. anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

**INTERNATIONAL CONVENTION ON  
TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS,  
1969**

The Contracting Governments,

DESIRING to establish uniform principles and rules with respect to the determination of tonnage of ships engaged on international voyages;

CONSIDERING that this end may be achieved by the conclusion of a Convention;  
HAVE AGREED as follows:

Article 1

*General Obligation under the Convention*

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

Article 2

*Definitions*

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

- (1) "Regulations" means the Regulations annexed to the present Convention;
- (2) "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is flying;
- (3) "international voyage" means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country;

**INTERNATIONAL KONVENTION  
OM MÅLING AF SKIBE, 1969**

De kontraherende regeringer,

SOM ØNSKER at tilvejebringe ensartede principper og regler vedrørende fastsættelse af tonnage for skibe beskæftiget på internationale rejser,

OG SOM FINDER, at dette bedst kan opnås ved afslutning af en konvention,  
ER ENEDES om følgende:

Artikel 1

*Almindelige konventionsforpligtelser*

De kontraherende regeringer forpligter sig til at sætte denne konventions bestemmelser og de dertil knyttede tillæg, som udgør en integrerende del af konventionen, i kraft. Enhver henvisning til konventionen udgør samtidig en henvisning til tillæggene.

Artikel 2

*Definitioner*

Medmindre andet er udtrykkelig bestemt, betyder i konventionen:

- 1) „Reglementer“: — De til konventionen knyttede reglementer.
- 2) „Administration“: — Regeringen i den stat, hvor skibet er hjemmehørende.
- 3) „International rejse“: — En rejse fra et land, på hvilket konventionen finder anvendelse, til en havn uden for dette land eller omvendt. Ethvert territorium, for hvis internationale forhold en kontraherende regering er ansvarlig, eller for hvilken De forenede Nationer er den administrerende myndighed, betragtes som et særskilt land.

- (4) "gross tonnage" means the measure of the overall size of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention;
- (5) "net tonnage" means the measure of the useful capacity of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention;
- (6) "new ship" means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention;
- (7) "existing ship" means a ship which is not a new ship;
- (8) "length" means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the last moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline;
- (9) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.
- 4) „Bruttotonnage“: — Målet for et skibs totale størrelse fastsat i henhold til bestemmelserne i nærværende konvention.
- 5) „Nettotonnage“: — Målet for et skibs nyttetilbageholdelse fastsat i henhold til bestemmelserne i konventionen.
- 6) „Nyt skib“: — Et skib, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium, på eller efter datoen for konventionens ikrafttræden.
- 7) „Eksisterende skib“: — Et skib, der ikke er et nyt skib.
- 8) „Længde“: — 96 pct. af den totale længde målt på en vandlinje, som ligger 85 pct. af den mindste dybde over kølens overkant, eller længden fra forstævnets forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinje, såfremt denne længde er større. I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinje, på hvilken længden måles, være parallel med konstruktionsvandlinjen.
- 9) „Organisation“: — Den mellemstatlige rådgivende søfartsorganisation.

### Article 3

#### *Application*

- (1) The present Convention shall apply to the following ships engaged on international voyages;
- (a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments;
- (b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 20; and
- (c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.
- (2) The present Convention shall apply to:
- (a) new ships;
- (b) existing ships which undergo alterations or modifications which the Administration deems to be a substantial variation in their existing gross tonnage;
- (c) existing ships if the owner so requests; and

### Artikel 3.

#### *Anvendelse*

- 1) Konventionen finder anvendelse på følgende skibe beskæftiget på internationale rejser:
- a) skibe registreret i lande, hvis regeringer er kontraherende regeringer;
- b) skibe registreret i territorier, som konventionen i henhold til artikel 20 er udstrakt til at omfatte; og
- c) ikke-registrerede skibe, som er hjemmehørende i en stat, hvis regering er en kontraherende regering.
- 2) Konventionen finder anvendelse på:
- a) nye skibe;
- b) eksisterende skibe, der underkastes ombygninger eller forandringer, som efter administrationens opfattelse vil medføre en væsentlig ændring i den for skibene gældende bruttotonnage;
- c) eksisterende skibe efter rederiets anmodning; og

- (d) all existing ships, twelve years after the date on which the Convention comes into force, except that such ships, apart from those mentioned in (b) and (c) of this paragraph, shall retain their then existing tonnages for the purpose of the application to them of relevant requirements under other existing International Conventions.
- (3) Existing ships to which the present Convention has been applied in accordance with sub-paragraph (2) (c) of this Article shall not subsequently have their tonnages determined in accordance with the requirements which the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention.

#### Article 4

##### *Exceptions*

- (1) The present Convention shall not apply to:
- ships of war; and
  - ships of less than 24 metres (79 feet) in length.
- (2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating:
- the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63°W;
  - the Caspian Sea; or
  - the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

#### Article 5

##### *Force Majeure*

- (1) A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intend-

- d) alle eksisterende skibe 12 år efter den dato, på hvilken konventionen træder i kraft, dog at sådanne skibe, bortset fra de i punkt b) og c) i dette stykke omhandlede, skal bibeholde de for dem hidtil gældende tonnager med henblik på krav, som påhviler disse skibe i henhold til andre gældende internationale konventioner.

- 3) Eksisterende skibe, på hvilke konventionen er bragt i anvendelse i henhold til denne artikels punkt 2, c), kan ikke senere få deres tonnager fastsat i overensstemmelse med de regler, som administrationen anvendte på skibe på internationale rejser forinden konventionens ikrafttræden.

#### Artikel 4

##### *Undtagelsesbestemmelser*

- 1) Konventionen finder ikke anvendelse på:
- krigsskibe; og
  - skibe under 24 m (79 feet) i længde.
- 2) Ingen bestemmelser heri finder anvendelse på skibe, der alene besejler:
- de store søer i Nordamerika og St. Lawrencefloden så langt mod øst som til en kompaslinje trukket fra Cap des Rosiers til West Point, Anticosti Island, og på nordsiden af Anticosti Island meridianen på 63° v. længde;
  - Det kaspiske Hav;
  - floderne La Plata, Parana og Uruguay så langt mod øst som til en kompaslinje trukket mellem Punta Norte, Argentina, og Punta del Este, Uruguay.

#### Artikel 5

##### *Force majeure*

- 1) Et skib, som på det tidspunkt, da det begynder en rejse, ikke er undergivet denne konventions bestemmelser, skal ikke blive underkastet konventionens bestemmelser som følge af nogen afvi-

ed voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

- (2) In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Governments shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

#### Article 6

##### *Determination of Tonnages*

The determination of gross and net tonnages shall be carried out by the Administration which may, however, entrust such determination either to persons or organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall accept full responsibility for the determination of gross and net tonnages.

#### Article 7

##### *Issue of Certificate*

- (1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.
- (2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

#### Article 8

##### *Issue of Certificate by another Government*

- (1) A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, determine the gross and net tonnages of a ship and issue or authorize the issue of an International Tonnage Certificate (1969) to the ship in accordance with the present Convention.
- (2) A copy of the certificate and a copy of the calculation of the tonnages shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.
- (3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been

gelse fra dets planlagte rejse, som skyldes hårdt vejr eller anden *force majeure*.

- 2) Ved anvendelse af bestemmelserne i nærværende konvention skal de kontraherende regeringer tage fornødent hensyn til enhver afvigelse eller forsinkelse, der indtræffer for et skib på grund af hårdt vejr eller anden *force majeure*.

#### Artikel 6

##### *Fastsættelse af tonnager*

Fastsættelse af brutto- og nettotonnage foretages af administrationen, som dog kan overdrage sådan fastsættelse enten til personer eller til organisationer, der er anerkendt af administrationen. I alle tilfælde påhviler det fulde ansvar for fastsættelse af brutto- og nettotonnage vedkommende administration.

#### Artikel 7

##### *Udstedelse af målebrev*

- 1) Et internationalt målebrev (1969) skal udstedes til ethvert skib, hvis brutto- og nettotonnage er blevet fastsat i overensstemmelse med konventionen.
- 2) Sådant målebrev udstedes af administrationen eller af en af denne dertil behørigt bemyndiget person eller organisation. I alle tilfælde påtager administrationen sig det fulde ansvar for målebrevet.

#### Artikel 8

##### *Udstedelse af målebrev ved en anden regering*

- 1) En kontraherende regering kan på begæring af en anden kontraherende regering fastsætte brutto- og nettotonnagen for et skib og udstede eller give bemyndigelse til udstedelse af et internationalt målebrev (1969) til skibet i overensstemmelse med konventionen.
- 2) En kopi af målebrevet og en kopi af tonnageberegningerne skal snarest muligt tilstilles den regering, som har anmodet om fastsættelsen.
- 3) Et således udstedt målebrev skal være forsynet med en påtegning om, at det er

issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same validity and receive the same recognition as a certificate issued under Article 7.

- (4) No International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government.

#### Article 9

##### *Form of Certificate*

- (1) The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
- (2) The form of the certificate shall correspond to that of the model given in Annex II.

#### Article 10

##### *Cancellation of Certificate*

- (1) Subject to any exceptions provided in the Regulations, an International Tonnage Certificate (1969) shall cease to be valid and shall be cancelled by the Administration of alterations have taken place in the arrangement, construction, capacity, use of spaces, total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate, assigned load line or permitted draught of the ship, such as would necessitate an increase in gross tonnage or net tonnage.
- (2) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (3) of this Article.
- (3) Upon transfer of a ship to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the international Tonnage Certificate (1969) shall remain in force for a period not exceeding three months, or until the Admini-

udstedt på begæring af regeringen i den stat, i hvilken skibet er eller skal være hjemmehørende, og det skal have samme gyldighed og anerkendes på samme måde som et målebrev udstedt i henhold til artikel 7.

- 4) Et internationalt målebrev (1969) må ikke udstedes til et skib, som er hjemmehørende i en stat, hvis regering ikke er en kontraherende regering.

#### Artikel 9

##### *Målebrevets form*

- 1) Målebrevet skal udfærdiges på det eller de officielle sprog, der benyttes af det udstedende land. Hvis det benyttede sprog hverken er engelsk eller fransk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.
- 2) Målebrevet skal være affattet i overensstemmelse med det i tillæg II angivne skema.

#### Artikel 10

##### *Målebrevets annullering*

- 1) Medmindre andet følger af de i reglerne indeholdte undtagelsesbestemmelser, ophører et internationalt målebrev (1969) at være gyldigt, og administrationen skal annullere målebrevet, såfremt der er foretaget sådanne ændringer med hensyn til indretning, konstruktion, rumindhold, brug af rum, det samlede antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre i henhold til dets passagercertifikat, den tildelte lastelinje eller skibets tilladte dybgang, som nødvendiggør forøgelse af bruttotonnage eller nettotonnage.
- 2) Med den i denne artikels stk. 3) nævnte undtagelse ophører et af en administration til et skib udstedt målebrev at være gyldigt ved skibets overførsel til en anden stats flag.
- 3) Ved overførsel af et skib til en anden stats flag, hvis regering er en kontraherende regering, forbliver det internationale målebrev (1969) i kraft i et tidsrum af højst 3 måneder, eller indtil administrationen udsteder et andet internatio-

stration issues another International Tonnage Certificate (1969) to replace it, whichever is the earlier. The Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the certificate carried by the ship at the time of transfer and a copy of the relevant tonnage calculations.

#### Article 11

##### *Acceptance of Certificate*

The certificate issued under the authority of a Contracting Government in accordance with the present Convention shall be accepted by the other Contracting Governments and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as certificates issued by them.

#### Article 12

##### *Inspection*

(1) A ship flying the flag of a State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Governments, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying:

- (a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and
- (b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

(3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

nalt målebrev (1969) til at træde i stedet for dette inden udløbet af nævnte tidsfrist. Den kontraherende regering i den stat, hvor skibet hidtil var hjemmehørende, skal snarest muligt efter overførslen forsyne administrationen med en kopi af det om bord i skibet på tidspunktet for overførslen værende målebrev samt en kopi af de tilgrundliggende tonnageberegninger.

#### Artikel 11

##### *Anerkendelse af målebrev*

Det ved en kontraherende regerings foranstaltning i overensstemmelse med denne konvention udstedte målebrev skal anerkendes af de andre kontraherende regeringer og skal, for så vidt angår alle af konventionen omfattede forhold, betragtes som havende samme gyldighed som de af dem selv udstedte målebrev.

#### Artikel 12

##### *Inspektion*

1) Et skib, der er hjemmehørende i en stat, hvis regering er en kontraherende regering, er i de andre kontraherende regeringers havne undergivet inspektion af de dertil af vedkommende regering behørigt bemyndigede embedsmænd. Sådanne inspektion skal være indskrænket til at konstatere:

- a) at skibet er forsynet med et gyldigt internationalt målebrev (1969), og
- b) at skibets vigtigste data svarer til de i målebrevet givne oplysninger.

2) I intet tilfælde må udøvelsen af sådan inspektion medføre forsinkelse af skibet.

3) Såfremt inspektionen viser, at skibets vigtigste data afviger fra de i det internationale målebrev (1969) anførte på en sådan måde, at de fører til en forøgelse af bruttotonnagen eller nettotonnagen, skal regeringen i den stat, hvor skibet er hjemmehørende, omgående underrettes.

## Article 13

*Privileges*

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid certificate under the Convention.

## Article 14

*Prior Treaties,  
Conventions and Arrangements*

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to tonnage matters at present in force between Governments Parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

- (a) ships to which the present Convention does not apply; and
- (b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

## Article 15

*Communication of Information*

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization:

- (a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;
- (b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and
- (c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in matters relating to tonnage for circulation to the Contracting Governments.

## Artikel 13

*Retligheder.*

De ved denne konvention hjemlede retligheder kan ikke påberåbes for et skib, medmindre det er forsynet med et gyldigt målebrev i henhold til konventionen.

## Artikel 14

*Tidligere traktater, konventioner og aftaler.*

1) Alle andre traktater, konventioner og aftaler vedrørende tonnagespørgsmål, som for tiden er i kraft mellem regeringer, der har underskrevet denne konvention, skal vedblive at have fuld og uindskrænket gyldighed inden for deres gyldighedsperiode, for så vidt angår:

- a) skibe, på hvilke konventionen ikke finder anvendelse; og
- b) skibe, på hvilke konventionen finder anvendelse med hensyn til forhold, der ikke udtrykkeligt er reguleret ved denne.

2) I det omfang, sådanne traktater, konventioner eller aftaler imidlertid er i modstrid med denne konventions forskrifter, skal konventionens forskrifter have fortrinsret.

## Artikel 15

*Meddelelse af oplysninger*

De kontraherende regeringer forpligter sig til at gøre organisationen bekendt med samt hos denne deponere:

- a) et tilstrækkeligt antal eksemplarer af de af den i henhold til bestemmelserne i denne konvention udstedte målebrev til videresendelse til de kontraherende regeringer;
- b) teksten til love, anordninger, bekendtgørelser, reglementer og andre kundgørelser, som måtte blive udfærdiget vedrørende de forskellige emner, der falder inden for konventionens rammer; og
- c) en fortegnelse over ikke-statslige organer, som er bemyndiget til at handle på deres vegne, for så vidt angår spørgsmål vedrørende tonnager, der skal sendes til kontraherende regeringer.



## Bilag til f. t. l. vedr. skibsmåling.

## Article 16

*Signature, Acceptance and Accession*

- (1) The present Convention shall remain open for signature for six months from 23 June 1969, and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the Convention by:
- signature without reservation as to acceptance;
  - signature subject to acceptance followed by acceptance; or
  - accession.
- (2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization. The Organization shall inform all Governments which have signed the present Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit. The Organization shall also inform all Governments which have already signed the Convention of any signature effected during the six months from 23 June 1969.

## Article 17

*Coming into Force*

- (1) The present Convention shall come into force twenty-four months after the date on which not less than twenty-five Governments of States the combined merchant fleets of which constitute not less than sixty-five per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with Article 16. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

18 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

## Artikel 16

*Underskrift, godkendelse og tiltrædelse.*

- 1) Denne konvention skal være åben for underskrift i 6 måneder fra den 23. juni 1969 og skal derefter fortsat være åben for tiltrædelse. Regeringer i stater, som er medlemmer af De forenede Nationer eller af et af FN's særlige organer eller af den internationale atomenergikommission eller deltager i den internationale domstols statutter, kan blive deltagere i konventionen ved:
- underskrift uden forbehold om godkendelse;
  - underskrift med forbehold om godkendelse efterfulgt af godkendelse; eller
  - tiltrædelse.
- 2) Godkendelse eller tiltrædelse sker ved at deponere et godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument hos organisationen. Organisationen skal underrette alle de regeringer, som har underskrevet konventionen eller tiltrådt den, om hver ny godkendelse eller tiltrædelse og om datoen for modtagelsen af instrumentet. Organisationen skal endvidere underrette alle de regeringer, der allerede har underskrevet konventionen, om enhver underskrift, der finder sted i løbet af nævnte periode på 6 måneder fra den 23. juni 1969.

## Artikel 17

*Ikrafttrædelse*

- 1) Denne konvention træder i kraft 24 måneder efter den dato, på hvilken mindst 25 regeringer i stater, hvis samlede handelsflåder udgør mindst 65 pct. af verdensskibsfartens bruttotonnage, har underskrevet uden forbehold om godkendelse eller deponeret godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter i henhold til artikel 16. Organisationen skal underrette alle regeringer, som har underskrevet eller tiltrådt konventionen, om datoen for dennes ikrafttrædelse.

- (2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention during the twenty-four months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date of deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.
- (3) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.
- (4) After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under sub-paragraph (b) of paragraph (2) of Article 18 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

### Article 18

#### *Amendments*

- (1) The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article.
- (2) Amendment by unanimous acceptance:
- (a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.
- (b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization with-

- 2) For regeringer, som har deponeret et godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument vedrørende konventionen i løbet af de i denne artikels stk. 1) omhandlede 24 måneder, bliver godkendelsen eller tiltrædelsen effektiv ved konventionens ikrafttrædelse eller 3 måneder efter den dato, på hvilken godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet er deponeret, alt efter hvilken dato der herefter bliver den senest indtrædende.
- 3) For regeringer, som har deponeret et godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument vedrørende konventionen efter datoen for dens ikrafttrædelse, træder konventionen i kraft 3 måneder efter den dato, på hvilken sådant instrument er deponeret.
- 4) Efter den dato, på hvilken alle de skridt, som er nødvendige for at sætte en ændring af konventionen i kraft, er blevet gennemført, eller alle fornødne godkendelser, for så vidt angår ændring ved enstemmig beslutning, anses at være meddelt i henhold til artikel 18, stk. 2), b), skal ethvert deponeret godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument anses at gælde den således ændrede konvention.

### Artikel 18

#### *Ændringer*

- 1) Denne konvention kan efter forslag af en kontraherende regering ændres ved en af de i denne artikel nærmere angivne fremgangsmåder.
- 2) Ændring ved enstemmig vedtagelse:
- a) På anmodning af en kontraherende regering skal enhver af denne foreslået ændring i konventionen af organisationen tilstilles alle de kontraherende regeringer til overvejelse med henblik på enstemmig vedtagelse.
- b) Enhver sådan ændring skal træde i kraft 12 måneder efter datoen for dens vedtagelse af alle kontraherende regeringer, medmindre der træffes beslutning om en tidligere ikrafttrædelsesdato. En kontraherende regering, som ikke tilstiller organisationen sin godkendelse eller

in twenty-four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

(3) Amendment after consideration in the Organization:

- (a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.
- (b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.
- (c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.
- (d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under subparagraph (c) of this paragraph and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This

forkastelse af ændringsforslaget inden 24 måneder efter, at dette første gang er blevet udsendt af organisationen, anses at have tiltrådt ændringen.

3) Ændring efter behandling af organisationen:

- a) På anmodning af en kontraherende regering vil enhver af denne foreslået ændring i konventionen blive behandlet af organisationen. Såfremt sådant forslag vedtages med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer i organisationens komité for sikkerheden på søen, skal forslaget tilstilles alle medlemmer af organisationen og alle kontraherende regeringer mindst 6 måneder, før det behandles af organisationens forsamling.
- b) Hvis ændringsforslaget vedtages med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer i forsamlingen, skal det af organisationen tilstilles alle kontraherende regeringer til godkendelse.
- (c) Sådant ændring skal træde i kraft 12 måneder efter den dato, på hvilken ændringen er tiltrådt af to tredjedele af de kontraherende regeringer. Ændringen træder i kraft for alle kontraherende regeringer med undtagelse af de regeringer, som før ændringens ikrafttrædelse afgiver en erklæring om, at de ikke tiltræder denne.
- (d) Forsamlingen kan med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer, heri indbefattet to tredjedele af de i komiteen for sikkerheden på søen repræsenterede regeringer, som er til stede og afgiver stemme i forsamlingen, på det tidspunkt en ændring vedtages fremsætte forslag til beslutning om, at ændringen er af så vigtig karakter, at enhver kontraherende regering, der afgiver en erklæring i henhold til dette stykkes punkt (c), og som ikke tiltræder ændringen inden for et tidsrum af 12 måneder efter ændringens ikrafttrædelse, skal ophøre med at være deltager i konventionen ved ud-

determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments.

- (e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraphs (2) or (4) of this Article.
- (4) Amendment by a conference:
- (a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.
- (b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.
- (c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.
- (d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph (a) of this paragraph may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph, and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present

løbet af denne periode. Sådan beslutning kan dog kun tages, såfremt der foreligger forudgående tilslutning fra to tredjedele af de kontraherende regeringer.

- (e) Intet, som indeholdes i dette stykke, skal være til hinder for, at den kontraherende regering, som oprindeligt foreslog behandling af en ændring i konventionen i henhold til dette stykke, når som helst i overensstemmelse med denne artikels stk. (2) eller stk. (4) tager sådanne andre skridt, som den finder ønskelige.
- (4) Ændring ved afholdelse af en konference:
- (a) På anmodning af en kontraherende regering og med tilslutning fra mindst en tredjedel af de kontraherende regeringer vil en regeringskonference blive sammenkaldt af organisationen til behandling af ændringer i konventionen.
- (b) Enhver ændring, der vedtages af en sådan konference med to tredjedels flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende regeringer, skal af organisationen tilstilles alle de kontraherende regeringer til godkendelse.
- (c) Sådan ændring skal træde i kraft 12 måneder efter den dato, på hvilken ændringen er tiltrådt af to tredjedele af de kontraherende regeringer. Ændringen træder i kraft for alle kontraherende regeringer med undtagelse af de regeringer, som før ændringens ikrafttrædelse afgiver en erklæring om, at de ikke tiltræder denne.
- (d) Med to tredjedels flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende regeringer kan en i henhold til dette stykkes punkt (a) sammenkaldt konference på det tidspunkt, en ændring vedtages, beslutte, at ændringen er af så vigtig karakter, at enhver kontraherende regering, der afgiver en erklæring i henhold til dette stykkes punkt (c), og som ikke tiltræder ændringen inden for et tidsrum af 12 måneder efter ændringens ikrafttrædelse, skal ophøre med at

Convention upon the expiry of that period.

- (5) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which may come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.
- (6) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by the deposit of an instrument with the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

#### Article 19

##### *Denunciation*

- (1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.
- (2) Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such denunciation received and of the date of its receipt.
- (3) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Organization.

#### Article 20

##### *Territories*

- (1) (a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory or take such measures as may be appropriate in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

være deltager i konventionen ved udløbet af denne periode.

- (5) Organisationen skal underrette alle kontraherende regeringer om enhver ændring, der træder i kraft i henhold til denne artikel, samt om datoen for ændringen ikrafttrædelse.
- (6) Enhver tiltrædelse eller erklæring i henhold til denne artikel sker ved at deponere et instrument hos organisationen, der skal underrette alle kontraherende regeringer derom.

#### Artikel 19

##### *Opsigelse*

- (1) Denne konvention kan opsiges af enhver kontraherende regering når som helst efter udløbet af 5 år fra den dato, på hvilken konventionen træder i kraft for den pågældende regering.
- (2) Opsigelse sker ved at deponere et instrument hos organisationen, der skal underrette de øvrige kontraherende regeringer om enhver modtaget opsigelse og om datoen for dens modtagelse.
- (3) En opsigelse træder i kraft et år — eller sådant længere tidsrum, som måtte være nærmere angivet i opsigelsesinstrumentet — efter, at dette er modtaget af organisationen.

#### Artikel 20

##### *Territorier*

- (1) (a) De forenede Nationer, i tilfælde hvor denne organisation er den administrerende myndighed for et territorium, eller enhver kontraherende regering, der er ansvarlig for et territoriums internationale forhold, skal snarest muligt forhandle med sådant territorium eller træffe sådanne foranstaltninger, som måtte være hensigtsmæssige, med henblik på at udstrække denne konvention til territoriet og kan når som helst ved skriftlig meddelelse til organisationen erklære, at konventionen udstrækkes til at omfatte sådant territorium.

- (b) The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.
- (2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.
- (b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.
- (3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.
- (b) Konventionen skal omfatte det i meddelelsen nævnte territorium fra datoen for meddelelsens modtagelse eller fra anden i meddelelsen eventuelt angivet dato.
- (2) (a) De forenede Nationer eller enhver kontraherende regering, som har afgivet en erklæring i henhold til denne artikels stk. (1) (a), kan når som helst efter udløbet af en periode på 5 år fra den dato, på hvilken konventionen således er blevet udstrakt til et territorium, ved skriftlig meddelelse til organisationen erklære, at konventionen skal ophøre med at gælde for ethvert i meddelelsen nævnt territorium.
- (b) Konventionen skal ophøre at gælde for et i sådan meddelelse omtalt territorium et år — eller sådan længere periode, som måtte være nærmere angivet deri — efter den dato, på hvilken organisationen modtog meddelelsen.
- (3) Organisationen skal underrette alle kontraherende regeringer om, at konventionen i henhold til denne artikels stk. (1) er blevet udstrakt til de omhandlede territorier, og om, at sådanne territorier i henhold til bestemmelserne i stk. (2) ikke længere omfattes af denne, med angivelse af datoen, fra hvilken konventionen således henholdsvis skal gælde eller ophøre at gælde.

### Article 21

#### *Deposit and Registration*

- (1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.
- (2) As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

### Artikel 21

#### *Deponering og registrering*

- (1) Denne konvention skal deponeres hos organisationen, og organisationens generalsekretær skal fremsende bekræftede genparter deraf til alle de regeringer, som har underskrevet konventionen, og til alle regeringer, som tiltræder konventionen.
- (2) Så snart konventionen træder i kraft, skal organisationens generalsekretær tilstille De forenede Nationers sekretariat teksten for registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers pagt.

## Article 22

*Languages*

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.\*

DONE AT LONDON this twenty-third day of June 1969.

## Artikel 22

*Sprog*

Denne konvention er udfærdiget i et enkelt eksemplar på engelsk og fransk; begge tekster er lige autentiske. Officielle oversættelser til russisk og spansk skal udarbejdes og deponeres sammen med det underskrevne originaleksemplar.

TIL BEVIDNELSE HERAF har undertegnede, der af deres respektive regeringer er behørigt bemyndiget dertil, underskrevet denne konvention.\*

UDFÆRDIGET i London den 23. juni 1969.

\*Signatures omitted.

\*Underskrifter udeladt.

## ANNEX I

REGULATIONS FOR  
DETERMINING GROSS AND NET  
TONNAGES OF SHIPS

## Regulation 1

*General*

(1) The tonnage of a ship shall consist of gross tonnage and net tonnage.

(2) The gross tonnage and the net tonnage shall be determined in accordance with the provisions of these Regulations.

(3) The gross tonnage and the net tonnage of novel types of craft whose constructional features are such as to render the application of the provisions of these Regulations unreasonable or impracticable shall be as determined by the Administration. Where the tonnage is so determined, the Administration shall communicate to the Organization details of the method used for that purpose, for circulation to the Contracting Government for their information.

## Regulation 2

*Definitions of Terms used in the Annexes*(1) *Upper Deck*

The upper deck is the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of weathertight closing of all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing. In a ship having a stepped upper deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the upper deck.

(2) *Moulded Depth*

(a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the underside of the upper deck at side. In

## TILLÆG I

REGLEMENTER OM FASTSÆTTELSE  
AF SKIBES BRUTTO- OG  
NETTOTONNAGER

## Reglement 1

*Almindelige bestemmelser*

(1) Et skibs tonnage skal bestå af bruttotonnage og nettotonnage.

(2) Bruttotonnagen og nettotonnagen skal fastsættes i overensstemmelse med bestemmelserne i disse reglementer.

(3) Bruttotonnagen og nettotonnagen for skibe af hidtil ukendt type, hvor særlige konstruktionsmæssige forhold gør anvendelse af bestemmelserne i reglementerne urimelig eller upraktisk, skal fastsættes af administrationen. Når tonnagen er fastsat som nævnt, skal administrationen tilstille organisationen nærmere oplysninger om den herved anvendte metode for videresendelse til de kontraherende regeringer til deres underretning.

## Reglement 2

*Definition af udtryk, der benyttes i tillæggene*(1) *Øverste dæk*

Det øverste dæk er det øverste komplette dæk, der er udsat for vejr og sø, og som har faste midler til vejrtæt lukning af alle åbninger i de udsatte dele af dækket, og hvorunder alle åbninger i skibssiden er forsynet med faste vandtætte lukkemidler. I skibe, hvis øverste dæk har trin, anses den laveste linie i det udsatte dæk og denne linies flugt parallelt med den øverste del af dækket som det øverste dæk.

2) *Dybde*

a) Dybden er den lodrette afstand målt fra kølens overkant til undersiden af øverste dæk i borde.



## Bilag til f. t. l. vedr. skibsmåling.

wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwales were of angular design.

(c) Where the upper deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

(3) *Breadth*

The breadth is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal hull and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

(4) *Enclosed Spaces*

Enclosed spaces are all those spaces which are bounded by the ship's hull, by fixed or portable partitions or bulkheads, by decks or coverings other than permanent or movable awnings. No break in a deck, nor any opening in the ship's hull, in a deck or in a covering of a space, or in the partitions or bulkheads of a space, nor the absence of a partition or bulkhead, shall preclude a space from being included in the enclosed space.

(5) *Excluded Spaces*

Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this Regulation, the spaces referred to in subparagraphs (a) to (e) inclusive of this paragraph shall be called excluded spaces and shall not be included in the volume of enclosed spaces, except that any such space which fulfils at least one of the following three conditions shall be treated as an enclosed space:

I træskibe og skibe med spanter af stål og klædning af træ måles afstanden fra underkant af kølens spunding. Hvor den nederste del af middelpantet har en konkav form, eller hvor der er anbragt svære kølplanker, måles afstanden fra det punkt, hvor flugten af den flade del af bunden forlænget ind efter skærer kølens side.

(b) I skibe med afrundet overgang mellem dæk og skibsside måles dybden til skæringspunktet mellem dækkets og skibssidens konstruktionslinier, idet linierne forlænges, som om der fandtes en rendestensvinkel.

(c) Såfremt det øverste dæk har trin, og den løftede del af dækket strækker sig hen over det punkt, hvor dybden skal bestemmes, skal denne måles til en referencelinie, der forløber fra den laveste del af dækket parallelt med den løftede del.

(3) *Bredde*

Bredden er skibets største bredde midtskibs til spanternes yderkant i et skib med yderklædning af stål eller andet metal og til skrogets udvendige side i et skib med yderklædning af andet materiale.

(4) *Lukkede rum.*

Lukkede rum er alle rum, der begrænses af skibets skrog, af faste eller flyttelige skillevægge eller skodder, af dæk eller overdækninger bortset fra faste eller aftagelige soltage. Ingen afbrydelse i et dæk, ej heller nogen åbning i skibets skrog, i et dæk eller i et rums overdækning eller i et rums skillevægge eller skodder, eller manglende skillevægge eller skod skal udelukke et rum fra at blive indbefattet i det lukkede rum.

(5) *Undtagne rum.*

Uanset bestemmelserne i nærværende reglements stk. (4) skal de i punkterne (a) til (e) i dette stykke omhandlede rum benævnes undtagne rum, og de skal ikke medtages i kubikindholdet af lukkede rum. Ethvert sådant rum skal dog behandles som et lukket rum, såfremt det opfylder mindst en af følgende tre betingelser:

- the space is fitted with shelves or other means for securing cargo or stores;
  - the openings are fitted with any means of closure;
  - the construction provides any possibility of such openings being closed:
- (a) (i) A space within an erection opposite an end opening extending from deck to deck except for a curtain plate of a depth not exceeding by more than 25 millimetres (one inch) the depth of the adjoining deck beams, such opening having a breadth equal to or greater than 90 per cent of the breadth of the deck at the line of the opening of the space. This provision shall be applied so as to exclude from the enclosed spaces only the space between the actual end opening and a line drawn parallel to the line or face of the opening at a distance from the opening equal to one half of the width of the deck at the line of the opening (Figure 1 in Appendix 1).
- (a) (ii) Should the width of the space because of any arrangement except by convergence of the outside plating, become less than 90 per cent of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwartships width of the space becomes equal to, or less than, 90 per cent of the breadth of the deck shall be excluded from the volume of enclosed spaces (Figures 2, 3 and 4 in Appendix 1).
- (a) (iii) Where an interval which is completely open except for bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-paragraphs (a) (i) and/or (a) (ii), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than the least half breadth of the deck in way of the separation (Figures 5 and 6 in Appendix 1).
- rummet er forsynet med hylder eller andre midler til sikring af last eller stores;
  - åbningerne er forsynet med lukkemidler af en eller anden art;
  - konstruktionen giver mulighed for lukning af sådanne åbninger på en eller anden måde:
- (a) (i) Et rum i en opbygning inden for en endeåbning, der strækker sig fra dæk til dæk bortset fra en gardinplade af en dybde, der ikke overstiger dybden af de tilliggende dæksbjælker med mere end 25 mm (1 inch), og forudsat at åbningens bredde er lig med eller større end 90 pct. af dækkets bredde ved rummets åbning. Denne bestemmelse skal anvendes således, at kun rummet mellem den virkelige endeåbning og en linie trukket parallelt med denne i en afstand svarende til den halve dæksbredde skal undtages fra indbefatning i de lukkede rum (figur 1 i appendix 1).
- (a) (ii) Såfremt rummets bredde på grund af eventuelle foranstaltninger, dog ikke sådanne som skyldes indsnævring af yderklædningen, bliver mindre end 90 pct. af dækkets bredde, skal kun rummet mellem åbningen og en linie trukket parallelt med denne gennem det punkt, hvor rummets tværskibs bredde bliver lig med eller mindre end 90 pct. af dæksbredden, undtages fra indbefatning i det lukkede rums kubikindhold (figurerne 2, 3, og 4 i appendix 1).
- (a) (iii) Såfremt et mellemrum, der er fuldstændig åbent bortset fra skanseklædning eller åbent rækværk, adskiller to opbygninger, hvor rum i den ene eller begge er undtaget fra indbefatning i henhold til punkt (a) (i) og/eller (a) (ii), er sådan undtagelse betinget af, at afstanden mellem de to opbygninger ikke er mindre end den mindste halve dæksbredde ud for mellemrummet (figurerne 5 og 6 i appendix 1).

(b) A space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connexion on the exposed sides with the body of the ship than the stanchions necessary for its support. In such a space, open rails or a bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the ship's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the space, whichever is the greater (Figure 7 in Appendix 1).

(c) A space in a side-to-side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the erection, whichever is the greater. If the opening in such an erection is provided on one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed spaces shall be limited inboard from the opening to a maximum of one-half of the breadth of the deck in way of the opening (Figure 8 in Appendix 1).

(d) A space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (Figure 9 in Appendix 1).

(e) A recess in the boundary bulkhead of an erection which is exposed to the weather and the opening of which extends from deck to deck without means of closing, provided that the interior width is not greater than the width at the entrance and its extension into the erection is not greater than twice the width of its entrance (Figure 10 in Appendix 1).

#### (6) *Passenger*

A passenger is every person other than:

(a) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(b) a child under one year of age.

(b) Et rum under et dæk eller en overdækning, som er åbent for sø og vejr, og som på de udsatte sider ikke har anden forbindelse med skibets skrog end de for understøtningen nødvendige støtter. Sådant rum kan være forsynet med åbent rækværk eller skanseklædning og gardinplade, eller der kan være anbragt støtter ved skibssiden, forudsat at afstanden mellem overkanten af rækværket eller skanseklædningen og gardinpladen ikke er mindre end 0,75 m (2,5 feet) eller en tredjedel af rummets højde (figur 7 i appendix 1), alt efter hvad der er størst.

(c) Et rum i en opbygning i hele skibets bredde beliggende umiddelbart inden for overfor hinanden anbragte sideåbninger, hvis højde ikke er mindre end 0,75 m (2,5 feet) eller en tredjedel af opbygningens højde, alt efter hvad der er størst. Såfremt der i en sådan opbygning kun findes åbning i den ene side, skal det rum, der ikke er omfattet af kubikindholdet af det lukkede rum, begrænses indefter fra åbningen til højst halvdelen af dækkets bredde ud for åbningen (figur 8 i appendix 1).

(d) Et rum i en opbygning umiddelbart under en udækket åbning i det overliggende dæk, forudsat at sådan åbning er udsat for vejret, og at det rum, der ikke er omfattet af det lukkede rum, begrænses til åbningens areal (figur 9 i appendix 1).

(e) En reces i en opbygnings begrænsnings-skod, der er udsat for vejret, og hvis åbning strækker sig fra dæk til dæk uden lukkemidler, forudsat at den indvendige bredde ikke overstiger bredden ved åbningen, og at recessens udstrækning ind i opbygningen ikke overstiger det dobbelte af åbningens bredde (figur 10 i appendix 1).

#### (6) *Passagerer.*

En passager er enhver person bortset fra:

(a) skibsføreren og mandskabet eller andre personer om bord, der med henblik på driften af skibet er beskæftiget eller forhyret i en hvilken som helst egenskab om bord, og

(b) børn under et år.

(7) *Cargo Spaces*

Cargo spaces to be included in the computation of net tonnage are enclosed spaces appropriated for the transport of cargo which is to be discharged from the ship, provided that such spaces have been included in the computation of gross tonnage. Such cargo spaces shall be certified by permanent marking with the letters CC (cargo compartment) to be so positioned that they are readily visible and not to be less than 100 millimetres (4 inches) in height.

(8) *Weathertight*

Weathertight means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

## Regulation 3

*Gross Tonnage*

The gross tonnage (GT) of a ship shall be determined by the following formula:

$$GT = K_1 V$$

where: V = Total volume of all enclosed spaces of the ship in cubic metres,

$$K_1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V \text{ (or as tabulated in Appendix 2).}$$

## Regulation 4

*Net Tonnage*

(1) The net tonnage (NT) of a ship shall be determined by the following formula:

$$NT = K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left( N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

in which formula:

- (a) the factor  $\left( \frac{4d}{3D} \right)^2$  shall not be taken as greater than unity;
- (b) the term  $K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2$  shall not be taken as less than 0.25 GT; and
- (c) NT shall not be taken as less than 0.30 GT, and in which:

$V_c$  = total volume of cargo spaces in cubic metres,

(7) *Lastrum.*

Lastrum, der skal medtages ved beregningen af nettotonnage, er lukkede rum bestemt til transport af ladning, som skal udlosses fra skibet, forudsat at sådanne rum er blevet medtaget ved beregningen af bruttotonnage. Sådanne lastrum skal til bevidnelse herom forsynes med permanent påmærkning bestående af bogstaverne CC (cargo compartment) således anbragt, at de er let synlige. Bogstaverne skal være mindst 100 mm (4 inches) høje.

(8) *Vejrtæt.*

Vejrtæt betyder, at der ikke uanset søens og vejrets tilstand på rejsen vil kunne trænge vand ind i skibet.

## Reglement 3

*Bruttotonnage*

Et skibs bruttotonnage (GT) fastsættes ved hjælp af følgende formel:

$$GT = K_1 V$$

hvor: V = det samlede kubikindhold af alle lukkede rum i skibet i kubikmeter,

$$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V \text{ (eller som anført i tabellen i appendix 2).}$$

## Reglement 4

*Nettotonnage*

(1) Et skibs nettotonnage (NT) fastsættes ved hjælp af følgende formel:

$$NT = K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left( N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

i hvilken formel:

- (a) faktoren  $\left( \frac{4d}{3D} \right)^2$  ikke må sættes større end 1;
- (b) udtrykket  $K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2$  ikke må sættes mindre end 0,25 GT; og
- (c) NT ikke må sættes mindre end 0,30 GT, og i hvilken:

$V_c$  = det samlede kubikindhold af lastrum i kubikmeter,

$K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$  (or as tabulated in Appendix 2),

$K_3 = 1.25 \frac{GT + 10,000}{10,000}$ ,

D = moulded depth amidships in metres as defined in Regulation 2 (2),

d = moulded draught amidships in metres as defined in paragraph (2) of this Regulation,

$N_1$  = number of passengers in cabins with not more than 8 berths,

$N_2$  = number of other passengers,

$N_1 + N_2$  = total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate; when  $N_1 + N_2$  is less than 13,  $N_1$  and  $N_2$  shall be taken as zero,

GT = gross tonnage of the ship as determined in accordance with the provisions of Regulation 3.

(2) The moulded draught (d) referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be one of the following draughts:

- (a) for ships to which the International Convention on Load Lines in force applies, the draught corresponding to the Summer Load Line (other than timber load lines) assigned in accordance with that Convention;
- (b) for passenger ships, the draught corresponding to the deepest sub-division load line assigned in accordance with the International Convention for the Safety of Life at Sea in force or other international agreement where applicable;
- (c) for ships to which the International Convention on Load Lines does not apply but which have been assigned a load line in compliance with national requirements the draught corresponding to the summer load line so assigned;
- (d) for ships to which no load line has been assigned but the draught of which is restricted in compliance with national requirements, the maximum permitted draught;
- (e) for other ships, 75 per cent of the mould-

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$  (eller som anført i tabellen i appendix 2),

$K_3 = 1.25 \frac{GT + 10.000}{10.000}$ ,

D = dybden midtskibs som defineret i reglement 2 (2) i meter,

d = dybgangen midtskibs som defineret i dette reglements stk. (2) i meter,

$N_1$  = antallet af passagerer i kahytter med ikke over 8 køjer,

$N_2$  = antallet af andre passagerer,

$N_1 + N_2$  = det samlede antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre i henhold til dets passagercertifikat. Hvis  $N_1 + N_2$  er mindre end 13, skal  $N_1$  og  $N_2$  sættes til nul,

GT = skibets bruttotonnage som fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i reglement 3.

(2) Den i dette reglement stk. (1) omhandlede dybgang (d) skal være en af følgende dybgange:

- (a) for skibe, på hvilke den internationale konvention om lastelinier finder anvendelse, den dybgang, der svarer til den i overensstemmelse med nævnte konvention tildelte sommerlastelinie (bortset fra lastelinier for trædækslast);
- (b) for passagerskibe den dybgang, der svarer til den dybeste inddelingslastelinie tildelt i overensstemmelse med den gældende internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen eller anden international aftale, der måtte finde anvendelse;
- (c) for skibe, på hvilke den internationale konvention om lastelinier ikke finder anvendelse, men som har fået tildelt lastelinie i henhold til nationale forskrifter, den dybgang, der svarer til den således tildelte sommerlastelinie;
- (d) for skibe, der ikke har fået tildelt lastelinie, men hvis dybgang er begrænset til nationale forskrifter, den størst tilladte dybgang;
- (e) for andre skibe, 75 pct. af dybden midt-

ed depth amidships as defined in Regulation 2 (2).

### Regulation 5

#### *Change of Net Tonnage*

(1) When the characteristics of a ship, such as  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  or  $N_2$  as defined in Regulations 3 and 4, are altered and where such an alteration results in an increase in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, the net tonnage of the ship corresponding to the new characteristics shall be determined and shall be applied without delay.

(2) A ship to which load lines referred to in sub-paragraphs (2) (a) and (2) (b) of Regulation 4 are concurrently assigned shall be given only one net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4 and that tonnage shall be the tonnage applicable to the appropriate assigned load line for the trade in which the ship is engaged.

(3) When the characteristics of a ship such as  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  or  $N_2$  as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply:

- (a) if the ship is transferred to the flag of another State, or
- (b) if the ship undergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a superstructure which requires an alteration of the assigned load line, or
- (c) to passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade.

skibs, således som denne er defineret i reglement 2 (2).

### Reglement 5

#### *Ændring af nettotonnage*

(1) Såfremt der sker ændringer ved de forhold, der har betydning for et skibs tonnage, såsom  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  eller  $N_2$  som defineret i reglementerne 3 og 4, og sådanne ændringer medfører en forøgelse af skibets nettotonnage som fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i reglement 4, skal skibets nettotonnage svarende til de nye størrelser fastsættes og straks anvendes.

(2) Et skib, der samtidig tildeles de i reglement 4, punkt (2) (a) og pkt. (2) (b), omhandlede lastelinier, skal kun gives en nettotonnage, fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i reglement 4, og denne nettotonnage skal være tonnagen, der anvendes i forbindelse med den for farten, i hvilken skibet er beskæftiget, gældende tildelte lastelinie.

(3) Såfremt der sker ændringer ved de forhold, der har betydning for et skibs tonnage, såsom  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  eller  $N_2$  som defineret i reglementerne 3 og 4, eller såfremt den i dette reglements stk. (2) omhandlede gældende tildelte lastelinie ændres som følge af forandring i den fart, i hvilken skibet er beskæftiget, og sådan ændring medfører formindskelse af dets nettotonnage som fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i reglement 4, må et nyt internationalt målebrev (1969) indeholdende den således fastsatte nettotonnage først udstedes efter et tidsrum af 12 måneder fra den dato, på hvilken det gældende målebrev blev udstedt. Denne bestemmelse finder dog ikke anvendelse:

- (a) såfremt skibet overføres til en anden stats flag, eller
- (b) såfremt skibet underkastes ombygninger eller forandringer, der af administrationen anses at være af væsentligt omfang, såsom fjernelse af en overbygning, der nødvendiggør ændring af den tildelte lastelinie, eller
- (c) på passagerskibe, som er beskæftiget med befordring af et stort antal passagerer uden køjeplads i særlig fart, som f. eks. pilgrimsfarten.

## Regulation 6

### *Calculation of Volumes*

(1) All volumes included in the calculation of gross and net tonnages shall be measured, irrespective of the fitting of insulation or the like, to the inner side of the shell or structural boundary plating in ships constructed of metal, and to the outer surface of the shell or to the inner side of structural boundary surfaces in ships constructed of any other material.

(2) Volumes of appendages shall be included in the total volume.

(3) Volumes of spaces open to the sea may be excluded from the total volume.

## Regulation 7

### *Measurement and Calculation*

(1) All measurement used in the calculation of volumes shall be taken to the nearest centimetre or one-twentieth of a foot.

(2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.

(3) The calculation shall be sufficiently detailed to permit easy checking.

## RECOMMENDATIONS

The following are the Recommendations adopted by the Conference:

### Recommendation 1

#### *Acceptance of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*

The Conference recommends that Governments should accept the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, at as early a date as possible.

### Recommendation 2

#### *Uses of Gross and Net Tonnages*

The Conference recommends that the gross tonnage and the net tonnage as determined

## Reglement 6

### *Beregning af kubikindhold*

(1) Alle kubikindhold, der indgår i beregningen af brutto- og nettotonnage, skal, uanset at der forefindes isolation eller lignende, måles til indersiden af yderklædningen eller konstruktive begrænsningsskoder i skibe bygget af stål eller andet metal og til ydersiden af yderklædningen eller til indersiden af konstruktive begrænsningsflader i skibe bygget af et hvilket som helst andet materiale.

(2) Kubikindhold af fremspringende dele skal indbefattes i det samlede kubikindhold.

(3) Kubikindholdet af rum, der er åbne til søen, kan undtages fra det samlede kubikindhold.

## Reglement 7

### *Måling og beregning*

(1) Alle mål, der anvendes ved beregning af kubikindhold, skal tages til nærmeste centimeter eller nærmeste tyvendedel af en engelsk fod.

(2) Kubikindhold skal udregnes efter almindeligt anerkendte metoder for det pågældende rum og med en for administrationen tilfredsstillende nøjagtighed.

(3) Beregningen skal være tilstrækkeligt detaljeret for let at kunne kontrolleres.

## REKOMMANDATIONER

Konferencen har vedtaget følgende rekommandationer:

### Rekommandation 1

#### *Tiltrædelse af den internationale konvention om måling af skibe, 1969*

Konferencen anbefaler, at regeringerne tiltræder den internationale konvention om måling af skibe, 1969, snarest muligt.

### Rekommandation 2

#### *Anvendelse af bruttotonnage og nettotonnage*

Konferencen anbefaler, at den bruttotonnage og den nettotonnage, som fastsættes i

in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, should be accepted as the parameters referred to where those terms are used in conventions, laws and regulations, and also as the basis for statistical data relating to the overall size or useful capacity of merchant ships. In addition, recognizing that the transition from existing tonnage measurement systems to the new system provided in the Convention should cause the least possible impact on the economics of merchant shipping and port operations, the Conference recommends that Contracting Governments, port authorities, and all other agencies which use tonnage as a basis for charges should carefully consider which parameter is most appropriate for their use in the light of their present practice.

### Recommendation 3

#### *Uniform Interpretation of Definition of Terms*

The Conference recognizing that the definitions of certain terms used in the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, such as "length", "breadth", "passenger" and "weathertight", are identical to those contained in other conventions of which the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization is depositary, recommends that Contracting Governments should take steps to ensure that identical definitions of terms used in such conventions are interpreted in a uniform and consistent manner.

overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe, 1969, anerkendes som referenceparametre, hvor nævnte udtryk benyttes i konventioner, love og forskrifter, og endvidere som grundlag for statistiske oplysninger vedrørende handelsskibes totale størrelse eller nyttekapacitet. Konferencen, som erkender, at overgangen fra eksisterende målesystemer til det i konventionen fastsatte nye system bør have mindst mulig indvirkning på skibsfartens og havnetrafikkens økonomi, anbefaler desuden, at de kontraherende regeringer, havnemyndigheder og alle andre organer, der benytter tonnage som beregningsgrundlag for afgifter, omhyggeligt overvejer, hvilken parameter det under hensyn til deres nuværende praksis vil være mest hensigtsmæssig for dem at anvende.

### Rekommandation 3

#### *Ensartet fortolkning af definition af udtryk.*

Konferencen, som erkender, at definitioner af visse udtryk, der anvendes i den internationale konvention om måling af skibe, 1969, såsom „længde“, „bredde“, „passagerer“ og „vejrtæt“, er identisk med definitioner af tilsvarende udtryk i andre konventioner, der er deponeret hos den mellemstatlige rådgivende søfartsorganisation, anbefaler, at de kontraherende regeringer tager skridt for at sikre, at identiske definitioner af udtryk, der anvendes i sådanne konventioner, fortolkes på ensartet og konsekvent måde.



Bilag til f. t. l. vedr. skibsmåling.

## APPENDIX 1

Figures referred to in Regulation 2 (5)

In the following figures: O = excluded space

C = enclosed space

I = space to be considered as an enclosed space

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

B = breadth of the deck in way of the opening.

In ships with rounded gunwales the breadth is measured as indicated in Figure 11.

Reg. 2(5)(a)(i)

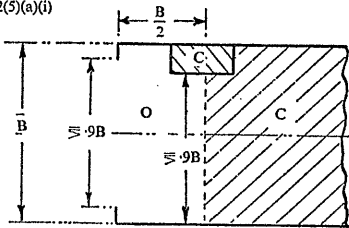


Fig. 1

Reg. 2(5)(a)(ii)

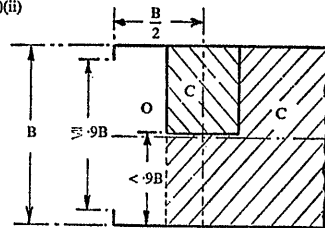


Fig. 2

Reg. 2(5)(a)(ii)

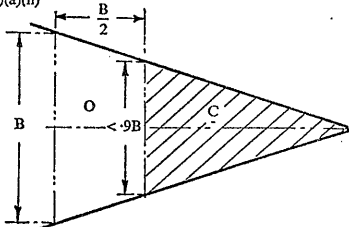


Fig. 3

Reg. 2(5)(a)(ii)

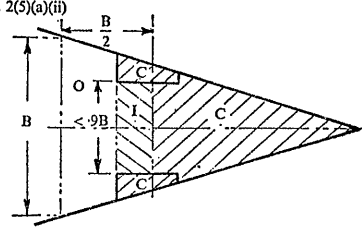


Fig. 4

Reg. 2(5)(a)(iii)

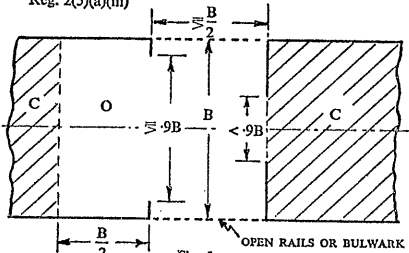


Fig. 5

Reg. 2(5)(a)(iii)

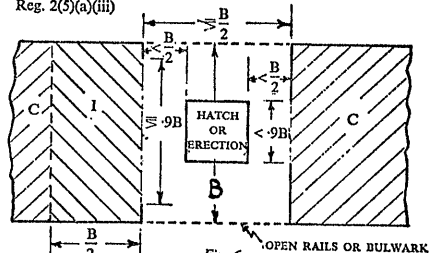


Fig. 6

## APPENDIKS 1

Figurer, hvortil der henvises i reglement 2 (5)

I nedenstående figurer er: O = undtagne rum

C = lukkede rum

I = rum, der skal betragtes som lukket

Skraverede områder skal medregnes som lukkede rum.

B = Dækkets bredde ud for åbningen.

I skibe med afrundet overgang mellem dæk og skibsside måles bredden som angivet i figur 11.

Reg. 2 (5)(a)(i)

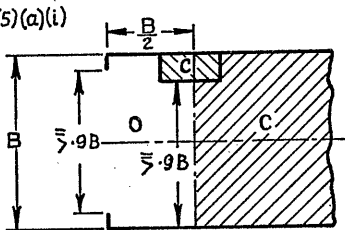


Fig. 1

Reg. 2 (5)(a)(ii)

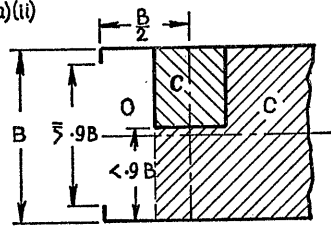


Fig. 2

Reg. 2 (5)(a)(i)

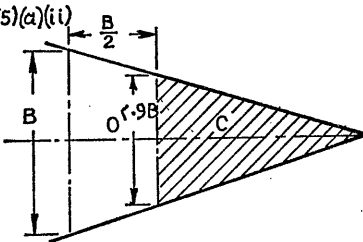


Fig. 3

Reg. 2 (5)(a)(ii)

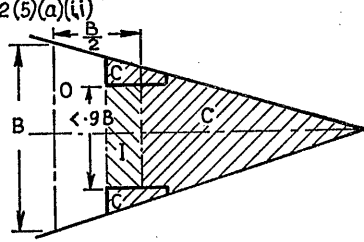


Fig. 4

Reg. 2 (5)(a)(iii)

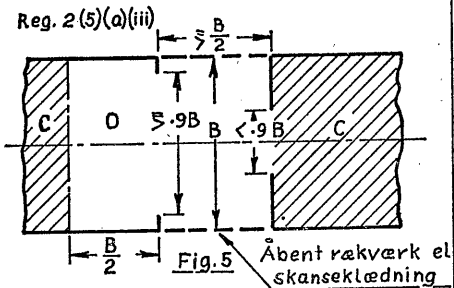


Fig. 5

Reg. 2 (5)(a)(iii)

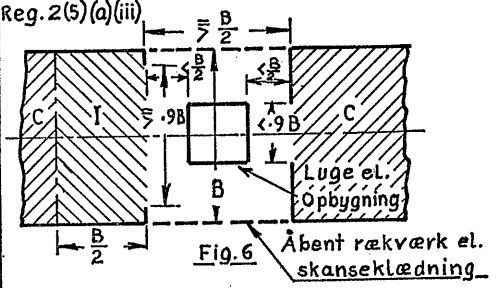
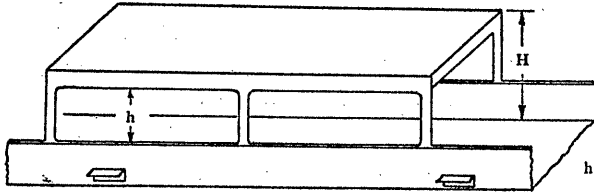


Fig. 6

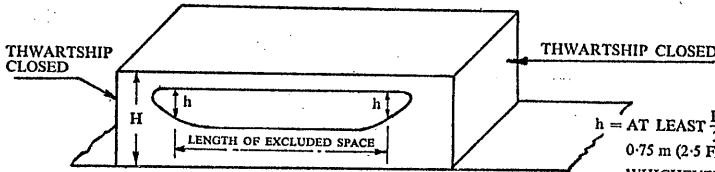
Reg. 2(5)(b)



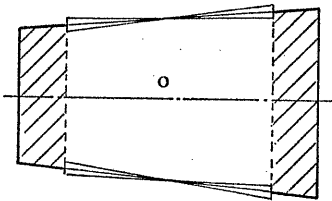
$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET) WHICHEVER IS THE GREATER}$

Fig. 7

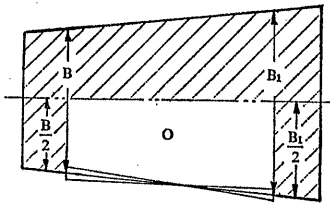
Reg. 2(5)(c)



$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET) WHICHEVER IS THE GREATER}$



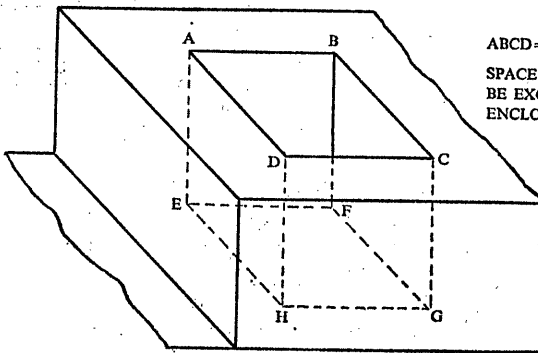
OPPOSITE SIDE OPENINGS



OPENING ON ONE SIDE ONLY

Fig. 8

Reg. 2(5)(d)



ABCD=OPENING IN THE DECK  
SPACE ABCDEFGH SHALL BE EXCLUDED FROM ENCLOSED SPACE

Fig. 9

Reg. 2(5)(b)

$$h \geq \frac{H}{3}$$

0,75 m (2,5 feet),  
alt efter hvad  
der er størst

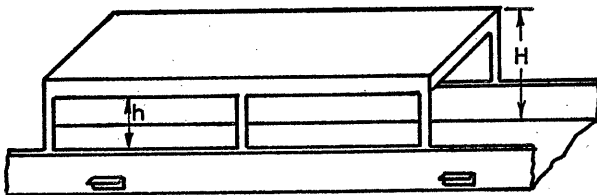


Fig. 7.

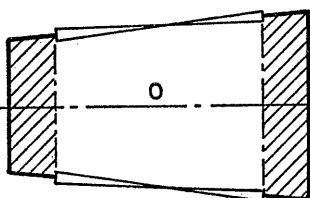
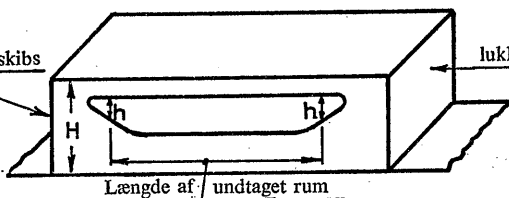
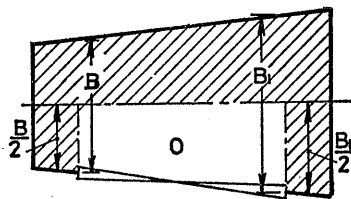
Reg. 2(5)(c)

lukket tværskibs

lukket tværskibs

$$h \geq \frac{H}{3}$$

0,75 m (2,5 feet),  
alt efter hvad  
der er størst

Overfor hinanden  
anbragte sideåbninger

Åbning kun i én side

Fig. 8.

Reg. 2(5)(d)

ABCD = åbning i dækket

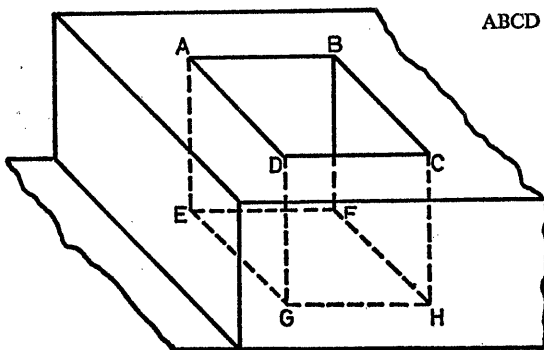
Rummet ABCDEFGH  
skal undtages fra  
det lukkede rum

Fig. 9.

Reg. 2(5)(e)

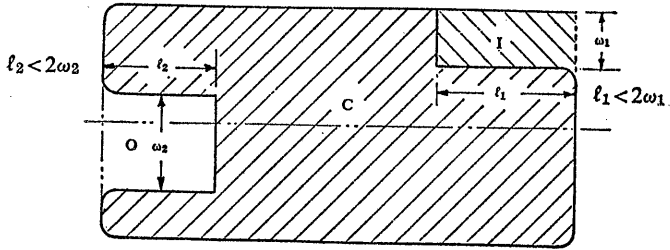


Fig. 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

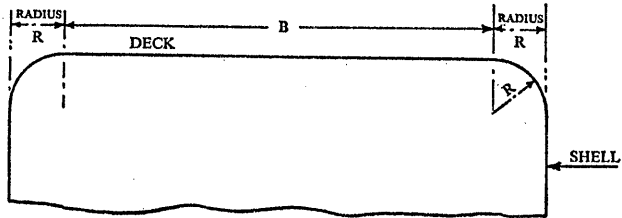


Fig. 11

Reg. 2(5)(e)

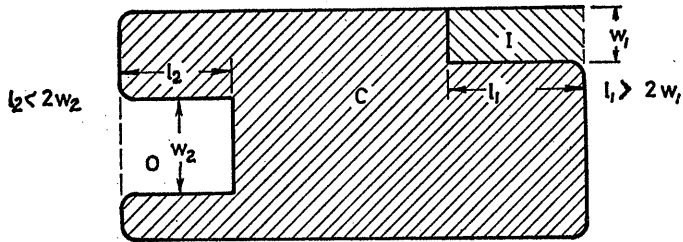


Fig. 10

Skibe med afrundet overgang mellem dæk og skibsside

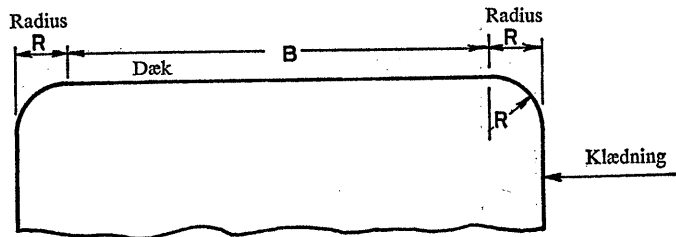


Fig. 11

## APPENDIX 2

COEFFICIENTS  $K_1$  AND  $K_2$  REFERRED TO  
IN REGULATIONS 3 AND 4(1)V or  $V_c$  = Volume in cubic metres

V or $V_c$	$K_1$ or $K_2$	V or $V_c$	$K_1$ or $K_2$	V or $V_c$	$K_1$ or $K_2$	V or $V_c$	$K_1$ or $K_2$
10	0.2200	45 000	0.2931	330 000	0.3104	670 000	0.3165
20	0.2260	50 000	0.2940	340 000	0.3106	680 000	0.3166
30	0.2295	55 000	0.2948	350 000	0.3109	690 000	0.3168
40	0.2320	60 000	0.2956	360 000	0.3111	700 000	0.3169
50	0.2340	65 000	0.2963	370 000	0.3114	710 000	0.3170
60	0.2356	70 000	0.2969	380 000	0.3116	720 000	0.3171
70	0.2369	75 000	0.2975	390 000	0.3118	730 000	0.3173
80	0.2381	80 000	0.2981	400 000	0.3120	740 000	0.3174
90	0.2391	85 000	0.2986	410 000	0.3123	750 000	0.3175
100	0.2400	90 000	0.2991	420 000	0.3125	760 000	0.3176
200	0.2460	95 000	0.2996	430 000	0.3127	770 000	0.3177
300	0.2495	100 000	0.3000	440 000	0.3129	780 000	0.3178
400	0.2520	110 000	0.3008	450 000	0.3131	790 000	0.3180
500	0.2540	120 000	0.3016	460 000	0.3133	800 000	0.3181
600	0.2556	130 000	0.3023	470 000	0.3134	810 000	0.3182
700	0.2569	140 000	0.3029	480 000	0.3136	820 000	0.3183
800	0.2581	150 000	0.3035	490 000	0.3138	830 000	0.3184
900	0.2591	160 000	0.3041	500 000	0.3140	840 000	0.3185
1 000	0.2600	170 000	0.3046	510 000	0.3142	850 000	0.3186
2 000	0.2660	180 000	0.3051	520 000	0.3143	860 000	0.3187
3 000	0.2695	190 000	0.3056	530 000	0.3145	870 000	0.3188
4 000	0.2720	200 000	0.3060	540 000	0.3146	880 000	0.3189
5 000	0.2740	210 000	0.3064	550 000	0.3148	890 000	0.3190
6 000	0.2756	220 000	0.3068	560 000	0.3150	900 000	0.3191
7 000	0.2769	230 000	0.3072	570 000	0.3151	910 000	0.3192
8 000	0.2781	240 000	0.3076	580 000	0.3153	920 000	0.3193
9 000	0.2791	250 000	0.3080	590 000	0.3154	930 000	0.3194
10 000	0.2800	260 000	0.3083	600 000	0.3156	940 000	0.3195
15 000	0.2835	270 000	0.3086	610 000	0.3157	950 000	0.3196
20 000	0.2860	280 000	0.3089	620 000	0.3158	960 000	0.3196
25 000	0.2880	290 000	0.3092	630 000	0.3160	970 000	0.3197
30 000	0.2895	300 000	0.3095	640 000	0.3161	980 000	0.3198
35 000	0.2909	310 000	0.3098	650 000	0.3163	990 000	0.3199
40 000	0.2920	320 000	0.3101	660 000	0.3164	1 000 000	0.3200

Coefficients  $K_1$  or  $K_2$  at intermediate values of V or  $V_c$  shall be obtained by linear interpolation.

## APPENDIKS 2

KOEFFICIENTERNE  $K_1$  OG  $K_2$ , HVORTIL DER HENVISES  
I REGLEMENTERNE 3 OG 4(1)V eller  $V_c$  = Kubikindhold i kubikmeter

V eller $V_c$	$K_1$ eller $K_2$	V eller $V_c$	$K_1$ eller $K_2$	V eller $V_c$	$K_1$ eller $K_2$	V eller $V_c$	$K_1$ eller $K_2$
10	0,2200	45.000	0,2931	330.000	0,3104	670.000	0,3165
20	0,2260	50.000	0,2940	340.000	0,3106	680.000	0,3166
30	0,2295	55.000	0,2948	350.000	0,3109	690.000	0,3168
40	0,2320	60.000	0,2956	360.000	0,3111	700.000	0,3169
50	0,2340	65.000	0,2963	370.000	0,3114	710.000	0,3170
60	0,2356	70.000	0,2969	380.000	0,3116	720.000	0,3171
70	0,2369	75.000	0,2975	390.000	0,3118	730.000	0,3173
80	0,2381	80.000	0,2981	400.000	0,3120	740.000	0,3174
90	0,2391	85.000	0,2986	410.000	0,3123	750.000	0,3175
100	0,2400	90.000	0,2991	420.000	0,3125	760.000	0,3176
200	0,2460	95.000	0,2996	430.000	0,3127	770.000	0,3177
300	0,2495	100.000	0,3000	440.000	0,3129	780.000	0,3178
400	0,2520	110.000	0,3008	450.000	0,3131	790.000	0,3180
500	0,2540	120.000	0,3016	460.000	0,3133	800.000	0,3181
600	0,2556	130.000	0,3023	470.000	0,3134	810.000	0,3182
700	0,2569	140.000	0,3029	480.000	0,3136	820.000	0,3183
800	0,2581	150.000	0,3035	490.000	0,3138	830.000	0,3184
900	0,2591	160.000	0,3041	500.000	0,3140	840.000	0,3185
1.000	0,2600	170.000	0,3046	510.000	0,3142	850.000	0,3186
2.000	0,2660	180.000	0,3051	520.000	0,3143	860.000	0,3187
3.000	0,2695	190.000	0,3056	530.000	0,3145	870.000	0,3188
4.000	0,2720	200.000	0,3060	540.000	0,3146	880.000	0,3189
5.000	0,2740	210.000	0,3064	550.000	0,4148	890.000	0,3190
6.000	0,2756	220.000	0,3068	560.000	0,3150	900.000	0,3191
7.000	0,2769	230.000	0,3072	570.000	0,3151	910.000	0,3192
8.000	0,2781	240.000	0,3076	580.000	0,3153	920.000	0,3193
9.000	0,2791	250.000	0,3080	590.000	0,3154	930.000	0,3194
10.000	0,2800	260.000	0,3083	600.000	0,3156	940.000	0,3195
15.000	0,2835	270.000	0,3086	610.000	0,3157	950.000	0,3196
20.000	0,2860	280.000	0,3089	620.000	0,3158	960.000	0,3196
25.000	0,2880	290.000	0,3092	630.000	0,3160	970.000	0,3197
30.000	0,2895	300.000	0,3095	640.000	0,3161	980.000	0,3198
35.000	0,2909	310.000	0,3098	650.000	0,3163	990.000	0,3199
40.000	0,2920	320.000	0,3101	660.000	0,3164	1.000.000	0,3200

Koefficienterne  $K_1$  eller  $K_2$  for mellemliggende værdier af V eller  $V_c$  fås ved lineær interpolation.



Bilag til f. t. l. vedr. skibsmåling.

**ANNEX II****CERTIFICATE****INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)**

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of

.....  
 (full official designation of country)

for which the Convention came into force on.....19....

by

.....  
 (full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	*Date

\* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

**MAIN DIMENSIONS**

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))

**THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:**

GROSS TONNAGE.....

NET TONNAGE .....

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at ..... 19....  
 (place of issue of certificate) (date of issue)

.....  
 (signature of official issuing the certificate)  
 and/or  
 (seal of issuing authority)

*If signed, the following paragraph is to be added:*

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

.....  
 (Signature)

**TILLÆG II**  
**MÅLEBREV**

**INTERNATIONALT MÅLEBREV (1969)**

(Embedssegel)

Udfærdiget i henhold til bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe, 1969, efter bemyndigelse fra regeringen

i .....  
(fuldstændig officiel angivelse af landet)

for hvilket konventionen trådte i kraft den ..... 19 .....

af .....  
(fuldstændig officiel angivelse af den kompetente person eller organisation, som er anerkendt i henhold til bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.)

Skibets navn	Kontrol-nr. eller kendingbogstaver	Hjemsted	Dato*)

\*) Datoen, på hvilken kølen blev lagt, eller skibet var på et tilsvarende konstruktionsstadium (artikel 2(6)), eller eventuelt datoen, på hvilken skibet underkastedes ombygninger eller ændringer af væsentligt omfang (artikel 3(2)(b)).

**HOVEDDIMENSIONER**

Længde (artikel 2(8))	Bredde (reglement 2(3))	Dybde midtskibs til øverste dæk (reglement 2(2))

**SKIBETS TONNAGER ER:**

**BRUTTOTONNAGE** .....

**NETTOTONNAGE** .....

Det attesteres herved, at dette skibs tonnager er blevet fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

Udstedt i ..... 19 .....

(målebrevets udstedelsessted)

(udstedelsesdato)

.....  
(underskrift af den embedsmand, som udsteder målebrevet)  
og/eller  
(udstedelsesmyndighedens segl)

*Hvis målebrevet underskrives, skal følgende tilføjes:*

Undertegnede erklærer, at han er behørigt bemyndiget af ovennævnte regering til at udstede dette målebrev.

.....  
(underskrift)

SPACES INCLUDED IN TONNAGE					
GROSS TONNAGE			NET TONNAGE		
Name of Space	Location	Length	Name of Space	Location	Length
Underdeck	—	—			
<b>EXCLUDED SPACES</b> (Regulation 2(5))  An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.			<b>NUMBER OF PASSENGERS</b> (Regulation 4(1))  Number of passengers in cabins with not more than 8 berths ..... Number of other passengers .....		
			<b>MOULDED DRAUGHT</b> (Regulation 4(2))		
Date and place of original measurement .....					
Date and place of last previous remeasurement .....					
REMARKS:					

