

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

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

§ 13.

Denne lov gælder ikke for Færøerne.

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

§ 14.

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

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

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

§ 15.

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

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

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

Bemærkninger til lovforslaget

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

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

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

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