

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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