

**Nr 302.**

Av herr Arrhén, om ratifikation av en år 1947 mellan vissa länder ingången konvention rörande skeppsmätning.

För samtliga fartyg skall finnas ett gällande mätbrev, vilket tjänar som fartygets identifikationspapper i samband med registrering etc. I detta mätbrev ingå uppgifter rörande fartygets dräktighet eller tonnage. Dessa uppgifter ligga bl. a. till grund för beräkning av de avgifter fartygen ha att erlägga till hamnar och i dockor, ävensom för kanal- och slussavgifter, lots- och fyravgifter m. m. Dräktighetsciffrorna ha också betydelse i andra sammanhang. För olika stora fartyg gälla t. ex. olika bestämmelser rörande befälhavares och övrigt befäls behörighet och antal, liksom olika lastlinjebestämmelser, radiobestämmelser etc.

De brittiska skeppsmättningsreglerna utgöra den egentliga grunden för all annan skeppsmätning, men vissa länder ha i sina bestämmelser intagit avvikande regler. Detta gäller framför allt Sverige samt i viss mån Belgien och Finland. Dessutom finnas särskilda mättningsregler för beräkning av dräktighet gällande i Suezkanalen, Panamakanalen samt vissa donauhamnar.

Någon internationell skeppsmättningskonvention liknande den som förekommer i fråga om fartygs nedlastning (den s. k. lastlinjekonventionen) finnes icke. När så varit nödvändigt ha i stället mellan de olika länderna träffats särskilda överenskommelser, ofta bilaterala avtal, enligt vilka exempelvis Sverige haft möjlighet att här utställa ett särskilt i England gällande mätbrev, »Swedish certificate of British Tonnage». Andra länder ha på samma sätt kunnat utställa särskilda i Sverige gällande mätbrev. Denna brist på internationella bestämmelser medför att ett svenskt fartyg för närvarande kan behöva ha — förutom det i Sverige gällande svenska mätbrevet — Swedish Certificate of British Tonnage, särskilt mätbrev enligt finska skeppsmättningsföreskrifter, Suez Canal Special Tonnage Certificate och Panama Canal Tonnage Certificate. Trots detta blir fartyget i Belgien underkastat särskild mätning av belgisk myndighet. En sådan mätning är visserligen ganska billig, om fartygets hemlandsmätbrev är i ordning, men principen är den att de belgiska myndigheterna icke erkänna utländska mätningshandlingar.

Som ovan nämnts kunna främmande länder utställa, om avtal härom finnes, särskilt mätbrev för sjöfart på Sverige. Har ett utländskt fartyg, som inkommit till Sverige, icke ett sådant mätbrev, blir det här i Sverige utsatt för ommätning, en relativt kostsam historia. För fullständig mätning utgår f. n. avgift på 35 öre per nettoton med 40 % tillägg till denna

avgift. Innehar fartyget ett i sitt land gällande mätbrev, underkastas det en tilläggsmätning för vilken kostnaden är tredjedelen av den nyssnämnda.

Det torde av ovanstående framgå, att internationella skeppsmättningsregler, gällande över hela världen, skull ha ett betydande värde. Många försök ha också gjorts på detta område, men man har hittills icke kunnat ena sig om något speciellt system. En omläggning av skeppsmättningsbestämmelserna skulle nämligen medföra att praktiskt taget alla hamnavgifter samt kanal- och lotstaxor över hela världen skulle få omarbetas. Detta har medfört en stor återhållsamhet på området, även om man varit på det klara med fördelen av ett enhetligt system. Under mellankrigstiden utarbetades dock i Nationernas Förbund ett förslag som 1939 förelåg i tryck, »International Regulations for Tonnage Measurement of Ships». Detta förslag lades sedermera till grund för en konvention rörande skeppsmätning, vilken 1947 undertecknades i Oslo av de nordiska länderna Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige samt av Belgien, Frankrike och Holland. Dokumentet har sedan ratificerats av Holland, Island och Norge. För att detsamma skall träda i kraft fordras emellertid fem undertecknare. Detta av Nationernas Förbund framlagda förslag grundar sig i huvudsak på det redan internationellt använda engelska systemet med vissa modifikationer. Som synes återfinnes varken England eller Amerika bland undertecknarna av domokumentet, men det torde kunna tagas för givet att dessa utan vidare komma att godkänna de regler som återfinnas i dokumentet, eftersom dessa grunda sig på i dessa två länder gällande bestämmelser. Förslaget befinner sig för närvarande på remiss hos olika berörda myndigheter i Sverige, vilka ännu ej avgivit utlåtande härom.

De i förenämnda förslag utarbetade bestämmelserna grunda sig som nämnt i huvudsak på det engelska regelsystemet och innebära icke, förutom för Belgien, Finland och Sverige, några större avvikelser från de regler som gälla inom de flesta av världens länder. I egentlig mening kommer ett biträdande av denna konvention alltså icke att medföra att skeppsmätning i framtiden kommer att bli förenklad. För att på lång sikt kunna verka för enklare mättningsregler torde det dock vara nödvändigt att en internationell anslutning vinnes till de regler som finnas i det nämnda dokumentet. Även om det vore önskvärt att för vårt lands vidkommande införa förenklade mättningsregler, torde detta för närvarande icke vara lämpligt med hänsyn till att de svenska bestämmelserna skola gälla även för utländska fartyg, som inkomma i svensk hamn.

Under återopande av vad ovan sagts hemställles,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville förelägga riksdagen förslag till ratifikation av den ovan nämnda konventionen av 1947, grundad på International Regulations for Tonnage Measurement of Ships.

Stockholm den 26 januari 1952.

*Erik Arrhén.*