

Nr 15.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ratifikation av en år 1947 mellan vissa länder ingången konvention rörande skeppsmätning.

Första lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 302 i första kammaren av herr *Arrhén* och nr 472 i andra kammaren av herrar *Håstad* och *Edström*.

I motionerna, vilka äro likalydande, anföres följande.

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. Dräktighetssiffrorna 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 tilläggs-mätning för vilken kostnaden är tredjedelen av den nyssnämnda.

Det torde av ovanstående framgå, att internationella skeppsmätningsregler, gällande över hela världen, skulle 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 skeppsmätningsbestämmelserna 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 dokumentet, 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.

Motionerna utmytna i en hemställan, »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».

Olika system för skeppsmätning.

Samtliga länder som idka sjöfart tillämpa för mätning av sina sjögående fartyg den efter engelsmannen Moorsom uppkallade moorsomska mättningsmetoden, vilken innebär, att fartygets inre rymd efter särskilda regler uppmättes och beräknas i registerton. Ett registerton utgör 100 engelska kubikfot eller 2,83 kubikmeter. Vid mätningen bestämmes först en bruttodräktighet, som med några undantag innefattar alla slutna rum i fartyget. Den rymd som återstår, sedan avdrag därefter gjorts för vissa rum, bland andra

maskinrum och besättningsrum, kallas fartygets nettodräktighet eller avgiftspliktiga dräktighet. På särskilt, närmare angivet sätt beskaffade rum betraktas som öppna och ingå icke i vare sig brutto- eller nettodräktigheten.

Olika sätt att beräkna såväl bruttodräktighet som avdrag ha givit anledning till olika mättningsresultat i skilda länder. Framför allt har sättet att bestämma avdraget för maskinrummet (avdraget för drivkraften) givit upphov till stora skiljaktigheter. Tidigt framträdde två helt olika metoder att beräkna avdraget för drivkraften; dessa metoder kallas engelska regeln och tyska regeln efter de länder, där de främst praktiserats.

Enligt engelska regeln utgör avdraget för drivkraften antingen 32 % av fartygets bruttodräktighet eller ock rymden av det egentliga maskinrummet ökad med 75 %. Vilketdera av dessa avdrag, som i det särskilda fallet skall gälla, är beroende av förhållandet mellan det egentliga maskinrummets storlek och fartygets bruttodräktighet.

Enligt tyska regeln utgöres avdraget för drivkraften av det egentliga maskinrummet jämte sådana i bruttodräktigheten inräknade utrymmen, som äro inrättade att användas uteslutande till och behövliga för fartygets bränsleförråd (permanenta bunkers).

Utom de bägge berörda maskinavdragsreglerna må även nämnas den s. k. donaregeln, som egentligen är en del av engelska regeln, i det att avdraget utgör det egentliga maskinrummets rymd ökad med 75 %.

Avdraget enligt engelska maskinavdragsregeln blir, lika väl som avdraget enligt donaregeln, så gott som undantagslöst betydligt större än motsvarande avdrag enligt tyska regeln. Detta resulterar i att ett fartygs nettodräktighet blir mindre, om den beräknas enligt engelska regeln eller enligt donaregeln, än om den beräknas enligt tyska regeln.

Engelska maskinavdragsregeln praktiseras numera som nationell mättningsregel av alla sjöfarande nationer med undantag av Sverige och Belgien (möjligen även Chile). Donaregeln tillämpas i hamnar vid donaumynningen samt för fart genom Suezkanalen och Panamakanalen. Sverige och Belgien (möjligen även Chile) äro sålunda de enda länder, som numera tillämpa tyska regeln. Den övergavs av Tyskland år 1895.

Även i andra avseenden skilja sig de olika ländernas skeppsmättningsföreskrifter och jämväl deras praxis. En sådan mycket betydelsefull skillnad gäller öppna rum. Härutinnan ha Sverige och Finland tämligen ensartade bestämmelser, vilka i fråga om små detaljer med stor verkan skilja sig från vad alla övriga länder tillämpa. De svenska (och finska) bestämmelserna om uteslutning av rum äro till formen och även på visst sätt till sina verkningar strängare än motsvarande föreskrifter i andra länder. De för Suez- och Panamakanalerna gällande bestämmelserna om öppna rum äro i sin tur ännu strängare än de svenska.

De svenska skeppsmättningsbestämmelserna skilja sig sålunda betydligt från vad som på området gäller i andra länder. Detta förhållande har nu bestått under mer än ett halvsekel.

Från att ursprungligen endast ha betecknat ett visst sätt att beräkna av-

draget för drivkraften har termen »engelska regeln» så småningom fått en vidare betydelse och kommit att innehåra även den engelska metoden för uteslutning av rum samt engelsk mättingspraxis i övrigt. Engelska regeln i vidsträcktare bemärkelse har således kommit att bli ett begrepp synonymt med engelska skeppsmätningssystemet.

Skeppsmättningsfrågans tidigare behandling.

År 1874 övergav Sverige den äldre enheten lästen för registertonnet och övergick till den moorsomska mättningsmetoden. Därmed infördes den engelska regeln i svensk författning. Genom *förordningen den 12 november 1880 angående skeppsmätning* övergick Sverige emellertid till den vid denna tid i Norge och de flesta andra europeiska länder antagna tyska regeln. Regelbytet betydde vid den tiden egentligen intet annat än antagande av en annan metod för beräkning av avdraget för drivkraften.

Frågan om vilken maskinavdragsregel som borde tillämpas i Sverige har alltsedan moorsomska mättningsmetoden här infördes varit under diskussion. Särskilt har detta varit fallet, sedan alla länder utom Sverige och Belgien under 1890-talet övergivit tyska regeln till förmån för den engelska. Frågan om lämpligaste mättningsregel för Sveriges del har sålunda varit föremål för åtskilliga överbäganden och förslag av olika innebörd samt ett flertal utredningar, som givit skiftande slutsatser. Därvid ha även berörts andra frågor än de rent skeppsmätningstekniska, bland annat sättet för skeppsmätarnas avlöning och taxorna för skeppsmätarnas arvoden m. m. Ändringar i 1880 års författning ha vid flera tillfällen förekommit, men varken kommittébetänkanden eller andra förslag ha lett till byte av mättningsregeln.

Sjöfartsnäringskommittén (betänkande den 12 september 1890) förordade bibehållande av tyska regeln men uttalade (s. 47), att det i många avseenden skulle medföra fördelar, om av alla sjöfarande nationer ett fullt likformigt skeppsmätningssystem bleve antaget, vilket sedermera icke borde få av någon stat ensidigt rubbas; och om detta mål endast kunde uppnås därigenom, att den brittiska regeln för maskinrummens mätning infördes även av de stater, däribland Sverige, vilka anslutit sig till den exakta tyska regeln, syntes det kommittén vara att föredraga, att dessa upptoge den brittiska regeln, ehuruval den förra ur principiell synpunkt obestriddligen ägde företräde. Kommittén hemställde bland annat (s. 48), att Kungl. Maj:t måtte ej mindre verka för antagandet av ett för alla länder gemensamt och likformigt skeppsmätningssystem än även, tills detta kunde ernås, söka att genom traktater med främmande makter tillförsäkra svenska fartyg dels rätt att vid beräkning av den avgiftspliktiga dräktigheten i utländska hamnar åtnjuta alla de avdrag, som vore eller kunna bli nämnda makters egna fartyg tillerkända, dels ock den förmån, att dessa avdrag måtte med full giltighet kunna i tillägg till svenskt mätbrev upptagas.

Handels- och sjöfartskommittén (utlåtande och förslag, del IV, den 21 april 1899) föreslog, ehuru ej enhälligt, att den engelska regeln snarast möjligt skulle återinföras. Förslaget ledde ej till någon åtgärd, men en ny kommitté tillsattes år 1902 för formell omarbetning av skeppsmättningsförfattningarna på tyska regelns grund. Den sistnämnda kommitténs betänkande avgavs den 9 februari 1907. Kommerskollegium, som vid ett par tidigare tillfällen icke ansett sig kunna förorda införande av engelska regeln, föreslog nu tillsammans med generaltullstyrelsen i utlåtande den 27 maj 1908 över sistnämnda kommittébetänkande övergång till de engelska mättningsreglerna. Nu liksom tidigare hade åtskilliga redare gjort framställning om införande av engelska regeln, under det att andra redare därefter inkommo med förslag om bibehållande av den tyska.

Den 26 maj 1908 besvarade chefen för sjöförvarsdepartementet i riksdagens andra kammare en interpellation av skeppsredaren Dan Broström om införande av engelska regeln, och på hösten samma år tillsattes en ny kommitté för att omarbeta skeppsmättningsförfattningarna och uppgöra förslag till bestämmelser, som betingades av en övergång till engelska regeln. Kommittén avgav sitt betänkande den 30 september 1911, och i ett gemensamt uttalande 1912 vidhöllo kommerskollegium och generaltullstyrelsen sin uppfattning, att den engelska regeln, sådan den i England tillämpades, borde läggas till grund för vårt lands skeppsmättningslagstiftning.

Den sistnämnda kommittén yttrade sig år 1909 särskilt över en framställning från åtskilliga redare om införande i svensk skeppsmättningslagstiftning av bestämmelser avsedda att möjliggöra utslutning ur bruttodräktigheten av öppna skyddsäckrum (shelterdäcksrums) på liknande villkor som gällde i England. Kommittén, vilken ansåg sig böra i viss mån biträda den gjorda framställningen, hade fäst särskild betydelse vid det förhållandet, att övergång till det engelska mätningssystemet ju dock vore ifrågasatt och den föreslagna författningsändringen endast vore avsedd att gälla i avvaktan på ett avgörande härutinnan. Den 25 juni 1909 utfärdades därefter *kungörelse med provisoriska föreskrifter angående skeppsmätning i vissa fall*. Denna kungörelse, som med en ändring fortfarande gäller, avviker i fråga om detaljer från motsvarande engelska bestämmelse men har kommit att bli av stor betydelse för fartygsavgifterna i Sverige.

Då år 1913 anslag begärdes av riksdagen för en såsom förberedelse till en övergång till engelska regeln föreslagen ändrad skeppsmättningsorganisation, vann detta förslag icke riksdagens bifall. På redarhåll, där man förut önskat ett regelbyte, synes en omkastning i opinionen nu ha skett, och i anledning därav samt då de gällande skeppsmättningsförfattningarna icke ansågos kunna oförändrade bibehållas, tillsattes samma år en ny kommitté för överbearbetning av kommittéförslaget av 1907. Den nya kommittén avgav sitt betänkande den 31 december 1917. I det utlåtande som kommerskollegium gemensamt med generaltullstyrelsen år 1919 avgav över betänkandet, ansågo sig ämbetsverken icke böra uttala sig om mättningsregeln. Ej heller sistnämnda kommittés förslag har lett till åtgärder annat än i vissa organi-

sationsfrågor, där mindre ändringar i den gamla förordningen blevo genomförda i samband med att kommerskollegium från och med år 1920 i stället för generaltullstyrelsen blev skeppsmätningssväsendets chefsmyndighet.

I anslutning till besparingsarbete inom statsförvaltningen upptogs skeppsmätningssväsendets organisationsfråga på nytt, och statens besparingskommitté föreslog år 1925 övergång till engelska regeln. I kollegii utlåtande samma år över besparingskommitténs förslag framhöll kollegium, att kollegium ansett sig sakna bestämd grund att frångå sitt i utlåtandena 1908 och 1912 gjorda tillstyrkande av införande av engelska regeln (jfr prop. nr 178 till 1925 års riksdag). Departementschefen ansåg, att förnyade överväganden borde komma till stånd i fråga om det i vårt land tillämpade skeppsmätningssystemet samt att till en början en överarbetning borde äga rum av de på engelska regeln grundade författningsförslag, som framlagts i det år 1911 avgivna kommittébetänkandet. Sådan överarbetning kom emellertid att anstå på grund av frågans upptagande i internationellt sammanhang.

Därefter upptogs skeppsmätningssväsendets fråga av sjöfartsavgiftssakkunniga, som i betänkande den 23 mars 1927 (SOU 1927: 7) föreslogo, att tonnageavgifterna skulle upptagas icke efter fartygets nettodräktighet utan efter totalt brutto, varmed skulle förstås bruttodräktigheten (enligt svenskt eller engelskt system) ökad med rymden av uteslutna rum. Sedan omfattande provdebiteringar företagits, avstyrkte kommerskollegium i utlåtande den 8 mars 1935 det gjorda förslaget om totalt brutto och yttrade i samband härmed, att det åtminstone i då förevarande sammanhang icke lämpligen borde ifrågakomma en anslutning till det engelska skeppsmätningssystemet i dess då gällande skick. Även Svenska hamnförbundet vidrörde i sitt yttrande över sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag den internationella (engelska) mätningssystemet och erinrade därom, att en omformning av de föreslagna avgiftssystemen på sådant sätt, att tonnageavgiften beräknades på det internationella nettot i stället för på det svenska eller totala bruttot, skulle få till följd ett nytt avgiftssystem med i många avseenden helt andra verkningar än de förslag, som varit föremål för utredning genom provdebiteringar. Någon ändring av de svenska skeppsmätningssystemen kom ej heller nu till stånd.

I statsverkspropositionen till 1925 års riksdag (nr 178) berörde chefen för handelsdepartementet i anledning av förenämnda förslag av statens besparingskommitté skeppsmätningssväsendets fråga ur internationell synpunkt och uttalade därvid, att han ansåg det uppenbart, att frågan om mätningssystemet och dess närmare utformning tillhörde ett område, där en enhetligt genomförd internationell reglering av förhållandena framstode såsom i alldeles särskild grad önskvärd. Den omständigheten att Nationernas förbund upptagit frågan till behandling vore därför enligt statsrådets mening ägnad att väcka odelad tillfredsställelse.

Nationernas förbund upptog omkring år 1924 frågan om enhetliga regler för skeppsmätningen och sammankallade till ett möte 1926 i Amsterdam för dryftande av frågan. Deltagarna i mötet konstituerades som Nationernas

förbunds tekniska kommitté för skeppsmättningsfrågor. En teknisk underkommitté tillsattes, vilken diskuterade olika skeppsmätningssystem och dessas möjligheter. Underkommittén kom till den uppfattningen, att det mätningssystem (det engelska) som tillämpades av det övervägande antalet sjöfarande nationer borde i möjligaste mån göras internationellt med likalydande regler för alla länder. Sedan underkommittén utarbetat och i en rapport (Off. No. C. 138. M. 31. 1928. VIII) framlagt en jämförande utredning över förekommande olikheter inom skeppsmätningsslagstiftningen och dess tillämpning i skilda länder samt avgivit förslag för åstadkommande av likformig tillämpning länderna emellan, uppdrog Nationernas förbunds permanenta kommitté för hamnar och sjöfart åt den tekniska kommittén för skeppsmättningsfrågor att utarbeta förslag till instruktion för skeppsmätare samt förslag till formulär för internationellt mätbrev.

I oktober 1931 framlade kommittén förslag till instruktion, kallat Draft Regulations for Tonnage Measurement of Ships (Off. No. C. 176. M. 65. 1931. VIII) samt en rapport daterad den 7 augusti 1931 (Off. No. C. 719. M. 324. 1931. VIII). Nämda förslag till instruktion utsändes av Nationernas förbund för yttrande till olika länder.

I en rapport den 15 september 1934 (Off. No. C. 4. M. 4. 1936. VIII) till Nationernas förbunds organisation för kommunikationer sammanfattade ordföranden och föredraganden i den tekniska kommittén för skeppsmätning de ingångna svaren och anmärkningarna rörande förslaget av 1931 samt förordade vissa ändringar däri.

Arbetet med skeppsmättningsfrågan inom Nationernas förbund synes där- efter ha legat nere någon tid, men då det ansågs angeläget att frågan bragtes till ett slut, framförde norska regeringen 1937 en inbjudan till svenska regeringen att låta sig företräda vid en skeppsmättningskonferens i Oslo. Konferensen, som hölls 27 januari—3 februari 1938 med representanter för Sverige och Norge samt Belgien, Danmark, Finland och Nederländerna, föreslog åtgärder i tre särskilda avseenden, nämligen

»att en hemställan göres till Nationernas förbund om sammankallande snarast möjligt av en internationell konferens för skeppsmättningsfrågans vidare behandling;

att därest denna hemställan icke skulle leda till resultat inom rimlig tid, ett samarbete åvägbringas på närmare angivet sätt mellan de stater, som anslutit sig till Oslokonventionen, i syfte att åstadkomma största möjliga samstämmighet de skilda länderna emellan beträffande de föreskrifter, som hava avseende å det brittiska skeppsmätningssystemet, och vad angår tillämpningen av detta system; samt

att till undvikande av olikformighet i framtiden vid tillämpningen av de föreskrifter rörande ifrågavarande system, varom enighet uppstått, fackmän från nämnda länder med vissa mellanrum mötas för dryftande av i sådant avseende uppkommande spörsmål».

Sedan kommerskollegium utlåtitt sig över den sistnämnda konferensens rapport, meddelade chefen för handelsdepartementet i skrivelse till utrikesdepartementet den 31 maj 1938, att för handelsdepartementets del icke något vore att erinra mot de sålunda föreslagna åtgärderna.

Arbetet med skeppsmättningsfrågans behandling återupptogs därefter inom Nationernas förbund, bland annat vid ett kommittésammanträde i London i januari 1939, varvid vissa ändringar i 1931 års förslag till skeppsmättningsinstruktion föreslogos. Efter dessa förarbeten avgav den tekniska kommittén ett förslag till internationella skeppsmättningsregler (International Regulations for Tonnage Measurement of Ships), daterat Genève den 30 juni 1939 (Off. No. C. 108. M. 63. 1939. VIII). Detta förslag överlämnades av generalsekretären i Nationernas förbund den 23 december 1939 till vederbörande länders regeringar, däribland Sveriges, med rekommendation till antagande. Vid denna tid hade världskriget börjat, och arbetet med frågans vidare behandling fick tills vidare anstå.

Efter krigets slut meddelade chefen för norska skeppsmättningsväsendet i skrivelse till kommerskollegium den 30 oktober 1945, under hänvisning till gjorda undersökningar beträffande möjligheterna att återupptaga det mellanfolkliga samarbetet till förmån för enhetlighet inom skeppsmätningen, att han av Norges finansminister erhållit bemyndigande att kalla de tekniska cheferna för skeppsmättningsväsendet i Sverige, Belgien, Danmark, Finland och Nederländerna att delta i ett informellt möte i Oslo för att diskutera frågan om vilka vägar som nu borde beträdas för att uppnå bättre likformighet inom skeppsmätningen m. m. Kungl. Maj:t bemyndigade den 1 mars 1946 kommerskollegium att uppdraga åt skeppsmättningsöverkontrollören hos kollegium att delta i mötet, som ägde rum den 7—13 mars 1946. Mötet, vars samtliga deltagare även varit närvarande vid Nationernas förbunds utvidgade redaktionskommittés sammanträde i Paris 1939, uttalade bland annat såsom sin åsikt, att ett antagande av de av Nationernas förbund utarbetade reglerna borde allvarligt övervägas av alla länder som driva sjöfart, även om man ej torde kunna räkna med en fullständig anslutning till reglerna, enär intresset från deras sida, som besluta om grunderna för avgifterna i Suezkanalen och Panamakanalen, knappast torde kunna påräknas för det dåvarande. Mötet, som även diskuterade andra praktiserade mättningsregler än den engelska liksom från olika håll framlagda förslag till mättningsregler, kom till den slutsatsen, att om det skulle visa sig bli omöjligt att åstadkomma en internationell överenskommelse på grundval av det inom Nationernas förbund utarbetade förslaget, man som alternativ skulle kunna tänka sig att lägga de mättningsregler som gälla för Panamakanalen till grund för en sådan överenskommelse. Det stod emellertid klart, att eftersom mätning enligt panamaregeln skulle innebära en högst betydande ökning av fartygens dräktighet i jämförelse med dräktigheten enligt nu tillämpade regler, ett internationellt antagande av en på panamakanalsystemet grundad mättningsregel skulle kunna komma att medföra avsevärda svårigheter för åtskilliga redare. Även speciella mätningstekniska frågor upptogs till behandling. Mötet framhöll slutligen, att det skulle innebära ett utomordentligt framsteg och leda till betydande förenklingar, om en och samma skeppsmättningsmetod kunde antagas och ett enda slag av mätbrev fastställas av alla sjöfartsidkande nationer.

Tillkomsten av 1947 års skeppsmätningkonvention.

Norska regeringen framförde 1946 en inbjudan till svenska regeringen att låta sig företräda vid en internationell skeppsmätningkonferens i Oslo under 1947. I samband med denna inbjudan hemställdes om uttalanden från svensk sida beträffande dels ett förslag till konvention rörande skeppsmätning och dels det genom Nationernas förbunds försorg utarbetade förslaget till internationella skeppsmätningsregler (International Regulations for Tonnage Measurement of Ships).

Ärendet remitterades till kommerskollegium, som verkställde utredningar av olika slag samt infordrade yttranden från Svenska skeppsmätareföreningen, envar av skeppsmätningkontrollörerna i riket, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges segelfartygsförening.

I skrivelse den 3 maj 1947 redogjorde kollegium först för de olika skeppsmätningssystem, som numera tillämpas vid mätning av sjögående fartyg, och lämnade en översikt av skeppsmätningsfrågan i Sverige under den tid nu gällande skeppsmätningsförordning varit i kraft — allt i överensstämmelse med den föregående framställningen.

Kollegium övergick därefter till behandling av ovannämnda genom Nationernas förbunds försorg utarbetade förslag till skeppsmätningsregler samt yttrade därvid efter en kort redogörelse för de remissvar, som avsett detta förslag, bl. a. följande.

Det nuvarande engelska mätningssystemet har blivit föremål för mycken kritik men likväl praktiserats i de flesta sjöfartsländer under en lång följd av år, och de ekonomiska intressen, som äro därav beroende, hava så småningom inrättat sig efter systemet på sådant sätt, att det numera icke giver anledning till allvarligare klagomål. Det kan därför väl antagas, att ett skeppsmätningssystem byggt på andra huvudprinciper än det gällande engelska, vore det hur rationellt som helst, icke skulle hava stor utsikt att bliva internationellt antaget.

Att Sverige av olika anledningar hittills bibehållit sitt eget mätningssystem har — — — icke betytt och betyder än mindre nu, att svenska fartygs efter dräktigheten utgående umgälder alltid erläggas på grundval av det efter mätning enligt det svenska systemet utfärdade mätbrevet; i utländska hamnar äro nämligen de svenska fartygen hänvisade till andra mätningshandlingar, i allmänhet till Swedish Certificate of British Tonnage, som visar dräktigheten enligt engelska regeln. En uppfattning om den utsträckning, i vilken ifrågakommande tilläggs-mätbrev för svenska fartyg kommer till användning, får man genom studium av den av kollegium år 1936 utförda statistisk-ekonomiska undersökningen över den svenska sjöfartsnärings (S.O.U. 1936: 22). Att döma av uppgifterna i tabell 49 i undersökningen torde man kunna räkna med att åtminstone hälften av de umgälder, som för svenska fartyg erläggas efter dräktigheten, beräknas på grundval av andra mätningshandlingar än svenskt mätbrev, främst det nyssnämnda Swedish Certificate.

Kollegium framhåller i detta sammanhang särskilt, att bland de länder, som inbjudits att delta i skeppsmätningkonferensen i Oslo, befinna sig samtliga de tre, Sverige, Finland och Belgien, vilka nu äro de enda, som i

egentlig mening stå utanför den internationella likformigheten. Den möjlighet till samlad övergång till ett internationellt skeppsmätningssystem, som sålunda för närvarande föreligger och som måhända icke inom överskådlig tid kan väntas återkomma med lika goda förutsättningar som nu äro för handen, bör man enligt kollegii mening icke försumma att utnyttja.

Efter överbäggande av de förhållanden och omständigheter, som i det föregående anförts, har kollegium för sin del kommit till den uppfattningen, att mycket starka skäl tala för att Sverige nu överger den här i landet sedan 1881 tillämpade mättningsregeln och accepterar det engelska mätningssystemet i den form detta erhållit i det föreliggande förslaget till internationella skeppsmättningsregler.

Den sålunda förordade övergången till nytt mätningssystem kommer att medföra konsekvenser i samtliga hänseenden, där enligt författning eller eljest fartygs dräktighet är av betydelse. De författningsbestämmelser, där så är fallet, måste alltså innan den nya mättningsregeln kan träda i tillämpning revideras, vilket förutsätter avsevärd övergångstid.

Eftersom mätning enligt engelska systemet resulterar i en nettodräktighet, som i genomsnitt är för ång- och motorfartyg blott omkring $\frac{4}{5}$ och för segelfartyg med hjälpmaskin omkring $\frac{9}{10}$ av nettodräktigheten beräknad enligt nuvarande svensk mättningsregel, kommer ett byte av mättningsregel att betyda, att samtliga de avgifter, som upptagas efter fartygens nettodräktighet, såsom fyr- och båkavgift, tonavgift, lotspenningar och hamnavgifter, att minska i motsvarande grad, om icke taxorna för dessa avgifter höjas samtidigt. Övergången torde alltså nödvändiggöra omräkning, möjligen även omläggning av taxorna för sjöfartsavgifterna i Sverige. Måhända kan därvid differentiering av taxorna bliva nödvändig med hänsyn till att övergången icke kommer att verka lika för alla fartygstyper.

Till närmare belysning av förhållandet mellan svensk och engelsk nettodräktighet framhålles följande.

Enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande av år 1927 (tabell 2, s. 329) visar trafiken mellan Sverige och utlandet år 1923 av svenska och utländska fartyg om 20 svenska nettoregister-ton och däröver följande jämförelsetal mellan svensk och engelsk nettodräktighet.

		Nettodräktighet enligt svenska skeppsmättnings- systemet	Nettodräktighet enligt engelska skeppsmättnings- systemet
Ångfartyg:	svenska	100·00	79·32
	utländska	100·00	76·40
Motorfartyg:	svenska	100·00	79·31
	utländska	100·00	74·48
Segelfartyg med hjälpmaskin:			
	svenska	100·00	96·81
	utländska	100·00	91·72
Segelfartyg:	svenska	100·00	100·00
	utländska	100·00	100·00
Pråmar:	svenska	100·00	100·00
	utländska	100·00	100·00
Samtliga fartyg:			
	svenska	100·00	80·78
	utländska	100·00	78·12
Samtliga fartyg		100·00	79·38

Av tabellen framgår bland annat, att en övergång från svenskt till engelskt netto skulle ha minskat tonnagesumman för år 1923 med 20,62 procent till 79,38 procent av den svenska nettotonnagesumman.

Under den tid som förflutit sedan det nämnda statistiska materialet sammanställdes, ha emellertid förhållandena något ändrats. Kollegium har icke nu varit i tillfälle att företaga en undersökning av så omfattande slag som den sjöfartsavgiftssakkunniga utförde, men följande uppgifter, som äro baserade på detaljundersökningar av ett antal moderna svenska fartyg, anföras i syfte att i någon mån belysa de aktuella förhållandena. Utgående från svenska nettodräktigheten, vilken satts till 100, visade undersökningarna följande jämförelsetal för nettodräktigheten enligt engelska mätningssystemet.

Större lastfartyg (huvudsakligen av shelterdäckstyp)	77	Mindre motorfartyg med en längd mellan 20 och 45 meter, byggda 1926 och senare	71
Lastfartyg med halvdäck	81	Segelfartyg med hjälpmaskin, byggda 1934 och senare	89
Större tankfartyg	79		
Ång- och motorfartyg med en längd mellan 45 och 60 meter, byggda 1920 och senare	76		

En motsvarande undersökning rörande de i Sverige under år 1938 partiellt mätta utländska fartygen med en nettodräktighet av mer än 500 ton visar jämförelsetalet 73 i genomsnitt. Härtill är att nämna, att sammanlagda dräktigheten av de ifrågavarande utländska fartygen icke uppgick till mer än 3 å 4 procent av sammanlagda nettodräktigheten av de under året inklarerade utländska fartygen och att undersökningen icke omfattat något av de främmande fartyg, som i hemlandet försetts med särskilt mätbrev för Sverige.

Även fartygens bruttodräktighet kommer att, om än i betydligt ringare mån än nettodräktigheten, påverkas av en övergång till engelska regeln. För den skull måste jämväl författningar, som innehålla gränser baserade på fartygs bruttodräktighet, bliva föremål för översyn.

Anslutning till den föreslagna konventionen kommer i praktiken att medföra fullständigt godkännande i Sverige av de flesta utländska fartygs hemlandsmätbrev, varigenom ommätning av sådana fartyg vid deras besök i Sverige kommer att upphöra. För åtskilliga utländska fartyg betyder detta ett avlyftande av den extra belastning, som nu åvilas dem främst i form av ommätningkostnad i Sverige ävensom i enskilda fall i form av ökade avgifter, beroende på att fartygen eventuellt ej uppfylla de svenska fordringarna på uteslutning av rum. Härmed sammanhänger en av sjöfartsavgiftssakkunniga i samband med vissa statistiska utredningar berörd fråga. I bilaga till de sakkunnigas betänkande konstateras (s. 330), att en övergång till annan mättningsregel skulle medföra förskjutningar i avseende å det inbördes förhållandet mellan tonnagesummorna för svenska och utländska fartyg. De sakkunniga anföra härom följande:

»Om man jämför procentciffrorna i ovanstående tabell för svenska fartyg med motsvarande för utländska fartyg, finner man nämligen, att de förstnämnda genomgående äro högre än de sistnämnda. Störst är denna skillnad mellan procenttalen för det totala bruttotonnaget för motorfartyg: 153,00 för svenska fartyg och 123,48 för utländska. För samtliga svenska fartyg är motsvarande procenttal 146,78 och för samtliga utländska 133,21. Denna verkan av en övergång till annan mättningsregel beror tydligen därpå, att svenska fartyg för närvarande erhålla proportionellt större uteslutningar och avdrag av rum vid mätningen än de utländska fartygen.»

Den skillnad mellan svenska och utländska fartyg, som framgår av den ovan lämnade från sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande hämtade tabellen,

är på väg att minska. Under de senaste årtiondena har nämligen en större anpassning till svenska skeppsmättningsregler ägt rum, även i fråga om utländska fartyg. Det har sålunda visat sig, att tonnageöppningarna m. m. icke blott i tyska utan även i brittiska, norska, amerikanska och flera andra länders fartyg i allt större utsträckning anordnas så, att de uppfylla icke blott hemlandets utan även Sveriges fordringar på sådana öppningar. Givetvis gäller detta framför allt fartyg, som gå i mer regelbunden trafik på Sverige.

Genom bilaterala avtal om erkännande av mätbrev har ett flertal länder erhållit rätt att genom egna myndigheter för egna fartyg utfärda tilläggsmätbrev enligt svenska skeppsmättningsföreskrifter. Detta har även helt visst bidragit till att utländska redare i större utsträckning än tidigare tillvarata de möjligheter, som finnas till nedsättning av fartygens svenska netto-dräktighet. De länder som numera ha sådan rätt att utfärda tilläggsmätbrev för svenska hamnar äro Danmark, Finland, Island, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal och Tyskland. Även överenskommelserna i ämnet med De Socialistiska Rådsrepublikernas Union, Förenta staterna, Italien och Japan medgiva möjlighet till godkännande i Sverige av ifrågavarande slag av i hemlandet utfärdade tilläggsmätbrev. Förenta staterna, Italien och Japan ha emellertid, såvitt kollegium har sig bekant, hittills icke begagnat sig av denna möjlighet. En undersökning av statistiken över sammanlagda netto-dräktigheten för under 1932, 1935 och 1938 till Sverige inklarade utländska fartyg giver vid handen, att nettodräktigheten för inklareringar av fartyg hemmahörande i nu uppräknade länder med undantag av Förenta staterna, Italien och Japan utgör omkring 90 procent av sammanlagda netto-dräktigheten för samtliga under samma år till riket inklarade utländska fartyg.

Eftersom skeppsmätarnas ersättning utgår för varje särskild mättningsförrättning efter taxa och mätning av utländska fartyg utgör en högst betydande del av skeppsmätarnas arbete, skulle dessas inkomster av mättningsförrättningar nedgå högst betydligt i och med att utländska fartygs mätbrev godkännas utan ommätning. Man kan räkna med att nedgången i skeppsmättningsavgifter skulle bliva så betydande, att en omorganisation av något slag torde bliva nödvändig för att säkerställa rekryteringen av kunniga skeppsmätare. Denna detalj har varit nära nog dominerande, då frågan om regeländring tidigare varit föremål för behandling i Sverige. I anslutning härtill nämnes, att de föreslagna reglerna förutsätta, att alla mättningsbevis granskas, innan mätbrev utfärdas, och att granskningen sker av en central myndighet. Även detta förfaringssätt, som bör vara ägnat att förbättra likformigheten, fordrar någon ändring i organisationen.

Slutligen upptog kollegium till behandling det remitterade förslaget till konvention angående skeppsmätning. Detta var avseit att utgöra ett utkast till principiell överenskommelse om ensartade grunder för skeppsmätningens utförande genom antagande av gemensamma regler härför och reglering av i samband därmed uppkommande frågor.

Vid granskningen av konventionsutkastet utgick kollegium såsom grundläggande princip från att man genom den tilltänkta överenskommelsen icke borde reglera något annat än grunderna för metoden för skeppsmättnings verkställande; man borde sålunda undvika varje bestämmelse, som kunde inkräkta på de enskilda ländernas autonomi beträffande skyldigheten för fartyg att underkasta sig mätning, liksom naturligtvis i fråga om taxor och avgifter, baserade på fartygens dräktighet.

Kollegium ansåg sålunda, att konventionens innebörd skulle begränsas till åtagande från de deltagande staternas sida att som nationellt mätningssystem tillämpa gemensamt antagna regler samt att ömsesidigt godkänna mätbrev utfärdade i överensstämmelse med konventionen, vartill givetvis borde anslutas bestämmelser rörande giltigheten av mätbrev, om kontroll av riktigheten av mätbrev, ävensom erforderliga övergångsbestämmelser. Med tillämpning av dessa principer utarbetade kollegium ett nytt förslag till konvention, vilket jämväl innebar en väsentlig förenkling i jämförelse med det remitterade utkastet.

Vid konferensen, som hölls i Oslo den 29 maj—10 juni 1947 med representanter för Sverige och Norge samt Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island och Nederländerna, antogs ett konventionsförslag, vilket i sina huvudsakliga delar överensstämde med det inom kommerskollegium utarbetade förslaget. Konventionsförslaget undertecknades jämväl på Sveriges vägnar.

En inom kommerskollegium sedermera verkställd preliminär översättning av konventionstexten finnes såsom *bilaga* fogad vid detta utlåtande.

Yttranden.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från kommerskollegium. Därjämte har Svenska hamnförbundet, Sveriges redareförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart och Sveriges segelfartygsförening beretts tillfälle att yttra sig över motionerna.

Kommerskollegium erinrar i sitt yttrande om tillkomsten av 1947 års internationella skeppsmätningkonvention samt anför därefter vidare.

Sedan norska regeringen genom härvarande norska ambassad till den svenska regeringen överlämnat officiella handlingar rörande konventionen jämte bilagor, har Kungl. Maj:t den 6 februari 1948 uppdragit åt Kollegium att i ärendet avgiva yttrande. För sådant yttrande har det varit nödvändigt att företaga omfattande utredning, vilken till följd av den knappa tillgången på arbetskraft för uppgiften ännu icke kunnat till alla delar slutföras.

Som resultat av det hittills utförda arbetet föreligger bland annat förslag till översättning såväl av konventionstexten som av de därtill anslutna skeppsmätningreglerna, statistisk utredning med beräkning av de svenska handelsfartygens dräktigheter, sådana dessa skulle bli enligt konventionens bestämmelser, undersökning av storleken av uteslutna (s. k. öppna) rum och dessas förekomst på de svenska fartygen, jämförande undersökningar rörande vissa fartygsrum, såväl avdragsberättigade som icke avdragsberättigade m. m. ävensom sammanställning av dräktighetsgränser som förekomma i svenska bestämmelser av olika slag och som böra uppmärksammas vid ändring av mätningregel. Vidare pågår statistisk utredning rörande inverkan på sjöfartsavgifterna av fartygens ändrade dräktigheter samt

undersökning av skeppsmättningsarbetets fördelning på olika orter i Sverige m. m.

Sedan Förenta nationernas generalsekreterare i skrivelse till utrikesdepartementet den 29 september 1949 gjort framställning att få del av svenska regeringens synpunkter angående önskvärldheten och möjligheten att främja en mera allmän anslutning till de internationella skeppsmättningsregler som antogs vid konferensen i Oslo, har i skrivelse från handelsdepartementet till utrikesdepartementet den 10 november 1949 meddelats, bl. a., att något definitivt beslut rörande svenska regeringens inställning till frågan icke kunde lämnas förrän utredningarna i ärendet blivit slutförda och regeringen därefter blivit i tillfälle att taga ställning till Sveriges anslutning till konventionen, men att regeringen principiellt funne det önskvärt att Sverige anslöte sig till densamma och att den svenska lagstiftningen på området anpassades efter konventionens bestämmelser.

Utän att för sin del vilja föregripa resultatet av den pågående utredningen, som kommerskollegium hoppas kunna slutföra under innevarande år och varigenom det kommer att klargöras vilka författningsändringar samt organisatoriska och andra åtgärder som böra vidtagas i samband med ratificering av konventionen, vill kollegium såsom sin mening i huvudfrågan uttala, att kollegium finner det synnerligen angeläget, att största möjliga likformighet internationellt sett ernås på skeppsmättningsområdet, vilket syfte den föreliggande konventionen synes kunna tillgodose i den utsträckning så för närvarande är möjligt.

Hamnförbundet yttrar bland annat följande.

Hamnförbundet beaktar till fullo den vinst, framför allt för sjöfarten, som ett internationellt mätningssystem, om det vunnit allmän anslutning, skulle innebära, i synnerhet om dess tillämpning i olika länder kunde bli likformig. Förbundet känner sig också övertygat om, att, därest något mätningssystem skulle ha utsikt att bli allmänt antaget, det måste vara ett sådant, som är grundat i huvudsak på det engelska systemet, vilket redan nu tillämpas i flertalet länder.

För Sveriges vidkommande kommer emellertid, därigenom att i vårt land tillämpas ett system, som i vissa avseenden bygger på andra principer, en övergång till ett sådant internationellt mätningssystem att medföra stora förändringar i fartygens avgiftspliktiga dräktighet, något som kommer att vålla betydande förskjutningar i avgiftsbördan mellan olika slag och typer av fartyg. För hamnarna, liksom för kanaler och farleder med taxa, kommer det att bli svårt att omräkna taxesatserna så, att oförändrad avgiftsuppbörd uppnås, något som också gäller fyr- och båkavgift samt lotsavgifter och andra sjöfartsavgifter.

Det är emellertid hamnförbundet bekant, att inom kommerskollegium för närvarande pågå undersökningar angående verkningarna för sjöfarten av en övergång till det ifrågasatta nya avgiftssystemet, vilka undersökningar torde innefatta jämväl berörda fråga vad hamnavgifterna angår. Det synes därför förbundet, som om den genom motionerna väckta frågan om ratifikation av 1947 års konvention rörande skeppsmätning vore för tidigt väckt. Denna fråga synes icke kunna bedömas, innan de inom kollegium pågående undersökningarna slutförts. Detta spörsmål är av så mycket större vikt, som man, såvitt förbundet kan finna, saknar anledning att nu driva fram en ratifikation från svensk sida. De ledande sjöfartsnationer, vilkas mätningssystem fått stå som mönster till konventionens mättningsregler, hava

ännu ej anslutit sig till konventionen. Förbundet har ingenting emot att konventionen ratificeras men håller före att den rätta tidpunkten härför ännu icke är inne.

Under hänvisning till vad ovan anförts får sålunda hamnförbundet hemställa, att lagutskottet icke måtte tillstyrka motionerna vad gäller att Sverige nu ratificerar 1947 års skeppsmätningkonvention.

Redareföreningen erinrar i sitt yttrande till en början i korthet om skeppsmätningens tidigare behandling. Bland annat hade föreningen i ett under november 1946 till kommerskollegium avgivet yttrande över det genom Nationernas förbunds försorg utarbetade förslaget till internationella regler på området framhållit, att det måste anses vara av särskild vikt att anslutningen till sådana regler bleve så stor som möjligt så att icke en del länder — i vart fall ej de mera betydande — komme att stå utanför. Föreningen anför i sitt i förevarande ärende avgivna yttrande vidare bland annat följande.

Redareföreningens inställning är, att det är av vikt, att man söker förenkla skeppsmätningens regler. Om så kan ske på internationell väg, är detta att förorda. Som ovan nämnts anser dock föreningen, att anslutningen till internationella regler måste bli så stor som möjligt. En anslutning allenast från ett mindre antal stater skulle icke hava åsyftad verkan. Föreningen vill därför understryka vikten av, att man icke låter internationella regler träda i kraft, förrän en tillfredsställande internationell anslutning är för handen och garantier vunnits för enhetlig tillämpning av dessa regler. Med hänsyn härtill är det föreningens uppfattning, att man i Sverige icke bör forcera arbetet med denna fråga utan till en början avvakta det förslag, som är att förvänta från kommerskollegii sida. Härtill kommer, att man från sjöfartens sida icke anser sig kunna taga definitiv ställning till frågan, förrän slutgiltigt förslag framlagts, så att beräkning kan verkställas av de kostnader detsamma skulle komma att medföra för näringen.

Med anledning härav får Sveriges redareförening hemställa, att utskottet icke måtte tillstyrka motionerna i vad dessa åsyfta, att Sverige redan nu ratificerar 1947 års konvention.

Föreningen Sveriges inrikessjöfart, som haft tillfälle att ta del av redareföreningens yttrande, ansluter sig helt till de av redareföreningen anförda synpunkterna.

Segelfartygsföreningen tillstyrker — under framhållande av att det engelska mätningssystemet allmänt ansåges bli till gagn för svensk sjöfart — att motionärernas hemställan bifalles.

Utskottet.

Skilda system för skeppsmätning tillämpas, såsom ovan närmare har utvecklats, av de sjöfartsidkande nationerna. I flertalet av dessa praktiseras numera den s. k. engelska regeln som nationell mätningens regel. Bortsett från de särskilda bestämmelser som gälla i hamnar vid donaumynningen samt

för fart genom Suezkanalen och Panamakanalen stå egentligen endast Sverige, Finland och Belgien (möjligen även Chile) utanför den internationella likformigheten. Sverige och Belgien (möjligen även Chile) tillämpa allttjämt den numera eljest övergivna s. k. tyska regeln. Inbördes skilja sig dessa nationers skeppsmättningsregler i vissa avseenden från varandra. De finska bestämmelserna äro grundade på den engelska regeln för beräkning av drivkraftsavdraget men skilja sig i vad de avse bestämmande av brutto-dräktighet i vissa hänseenden från vad som gäller i andra länder, vilka tillämpa nämnda regel.

Frånvaron av enhetliga regler på förevarande område är med hänsyn till sjöfartsnäringens internationella karaktär förenad med betydande olägenheter. Arten och omfattningen av dessa belysas närmare i den ovan lämnade redogörelsen.

Den i Oslo 1947 ingångna konventionen angående skeppsmätning innebär en principiell överenskommelse om antagande av det ovan omförmälda år 1939 inom Nationernas förbund upprättade förslaget till internationella skeppsmättningsregler, »International Regulations for Tonnage Measurement of Ships». Konventionen, vilken undertecknats av representanter för regeringarna i — förutom Sverige — Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Nederländerna och Norge, har hittills ratificerats av Island, Nederländerna och Norge. För att konventionen skall träda i kraft, kräves ratifikation av ytterligare minst två stater.

De i 1939 års förslag upptagna internationella skeppsmättningsreglerna äro baserade på det engelska systemet. Även om detta icke i och för sig kan sägas vara överlägset andra förekommande mätningssystem, torde av den tillgängliga utredningen framgå, att endast ett skeppsmätningssystem som grundar sig på förstnämnda system har utsikt att vinna någon större internationell anslutning. För Sveriges vidkommande skulle ett biträdande av konventionen i praktiken komma att medföra fullständigt godkännande av de flesta utländska fartygs hemlandsmätbrev. Vidare skulle de svenska fartygens mätbrev ej längre behöva förses med de särskilda enligt den engelska regeln utfärdade bihangen, »Swedish Certificate of British Tonnage». Troligen skulle ej heller de i Sverige utfärdade mätbrev för Finland längre bli erforderliga. Omfattningen av skeppsmättningsarbetet i Sverige skulle till följd härav komma att undergå en icke obetydlig minskning. Goda skäl tala sålunda för att Sverige överger den här i landet sedan 1881 tillämpade mättningsregeln och accepterar det engelska systemet i den form detta erhållit i det förenämnda förslaget till internationella skeppsmättningsregler.

Emellertid skulle en anslutning till konventionen från Sveriges sida komma att medföra konsekvenser i samtliga hänseenden, där enligt författning eller eljest fartygs dräktighet är av betydelse. Åtskilliga författningsändringar samt organisatoriska och andra åtgärder torde komma att bli erforderliga. Bland annat synes övergången till den engelska regeln komma att nödvändiggöra omräkning, möjligen även omläggning av taxorna för de efter dräktighet utgående sjöfartsavgifterna. En utredning av dessa spörsmål på-

går för närvarande inom kommerskollegium. Flertalet av de enskilda sjöfartsorganisationer, vilka avgivit yttranden över motionerna, ha uttalat, att resultatet av det sålunda pågående utredningsarbetet borde avvaktas. Endast segelfartygsföreningen har, utan annan motivering än att det engelska mätningssystemet allmänt ansåges bli till gagn för svensk sjöfart, tillstyrkt den av motionärerna begärda framställningen till Kungl. Maj:t. Enligt utskottets mening är det icke möjligt att ta definitiv ståndpunkt till frågan, huruvida Sverige bör ratificera ifrågavarande konvention, innan alla därmed sammanhängande spörsmål blivit klarlagda. Då en utredning av dessa redan pågår och kan väntas bli slutförd inom kort tid, möjligen redan under innevarande år, kan utskottet icke tillstyrka något initiativ från riksdagens sida i anledning av de nu väckta motionerna.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 302 och II: 472, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 april 1952.

På första lagutskottets vägnar:

VERNER HEDLUND.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Olofsson*, Lodenius, Lindblom, Lindgren*, Pettersson och Franzén;

från andra kammaren: herrar Hedlund i Östersund, Olsson i Mellerud, Johansson i Norrfors, Lindberg*, Landgren, Wirtén, Gustafsson i Borås och Östlund*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

*Utkast till översättning.***Konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem.**

Regeringarna i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Nederländerna, Norge och Sverige,

vilka anse att olikheter i skeppsmätningsreglerna och i tillämpningen av sådana regler kunna medföra väsentliga olägenheter i form av olika behandling av fartygen och föranleda hindersamma formaliteter och onödiga kostnader,

och vilka fördenskull önska i praktiken omsätta det förberedande arbete som under åratals pågått i syfte att undanröja sådana olikheter genom att upprätta enhetliga skeppsmätningsregler på basis av det system som tillämpas av flertalet sjöfartsländer.

hava beslutat, att i sådant syfte avsluta en konvention, och hava till sina befullmäktigade ombud utsett följande personer:

Belgiska regeringen:

Herr G. de Winne, Överingenjör, Direktör för Sjöfartskontoret.

Danska regeringen:

Herr P. Fischer, Avdelningsingenjör, Tekniska Avdelningen, Sjöfartsavdelningen, Departementet för Handel, Industri och Sjöfart.

Herr J. Christiansen, Kontorschef, Sjöfartsavdelningen, Departementet för Handel, Industri och Sjöfart.

Finska regeringen:

Herr W. K. Åström, Skeppsmätningsskontrollör,

Franska regeringen:

Hans Exc. herr J. F. Blondel, Ambassadör i Norge.

Isländska regeringen:

Herr O. T. Sveinsson, Generalinspektör för Fartygskontrollen.

Nederländska regeringen:

Herr A. van Driel, f. d. Överingenjör vid Fartygskontrollen och skeppsmätningsoverkontrollör.

Herr H. E. Scheffer, Direktör i Transportdepartementet (Sjöfartsdirektoratet).

Herr E. Smit Fzn, Överingenjör vid Fartygskontrollen och skeppsmätningsoverkontrollör.

Norska regeringen:

Herr L. Aall, Chef för Skeppsmätningsskontoret, Kungl. Finans- och Tulldepartementet.

Herr V. Dunér, Byråchef i Kungl. Finans- och Tulldepartementet.

Herr A. Sveen, Skeppsredare.

Svenska regeringen:

Herr G. M. E. Böös, Kommerseråd, Chef för Sjöfartsbyrån i Kungl. Kommerskollegium.

Herr A. J. Anderson, Skeppsmättningsöverkontrollör i Kungl. Kommerskollegium.

Herr G. F. Ambjörn, Professor vid Chalmers Tekniska Högskola, vilka, efter att hava meddelat varandra sina fullmakter, som befunnits i god och behörig ordning, överenskommit om följande bestämmelser:

Artikel 1.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att vid mätning av fartyg för fastställande av deras dräktighet samt vid märkning av fartyg i samband med sådan mätning tillämpa regler som kallas »Internationella skeppsmättningsregler» och vilka utarbetats genom Nationernas Förbunds försorg och äro dagtecknade den 30 juni 1939 vilka som bilaga¹ fogats här till och sålunda nu övergå till att utgöra regler för mätning och märkning av fartyg i alla länder som slutit fördrag genom denna konvention.

Konventionen och dess bilaga kunna underkastas ändring i enlighet med artikel 12.

Artikel 2.

Mätning och märkning av fartyg skall utföras av därtill behörig offentlig myndighet genom kvalificerade tjänstemän. Vederbörande regering äger dock anförtro sådan mätning och märkning åt institution, som regeringen för sådant ändamål godkämt; i vart fall ansvarar regeringen i fråga till fullo för mätningens och märkningens fullständighet och riktighet.

Artikel 3.

Ett certifikat, kallat »Internationellt mätbrev i enlighet med konvention avslutad i Oslo den 10 juni 1947» (i det följande benämnt Internationellt mätbrev) skall utfärdas för varje fartyg som blivit mätt och märkt i enlighet med bestämmelserna i denna konvention. Sådant certifikat må icke utfärdas för annat fartyg.

Internationellt mätbrev utfärdas av den därtill behöriga offentliga myndigheten eller därtill vederbörligen bemyndigad institution varom i artikel 2 sägs. Vederbörande regering påtager sig i vart fall fullt ansvar för mätbrevet.

Artikel 4.

Regeringen i ett land för vilket denna konvention gäller, må på begäran av regeringen i ett annat land för vilket konventionen gäller på dess vägnar låta fartyg som hör hemma i sistnämnda land på bekostnad av fartygets redare, mätas och märkas i överensstämmelse med bestämmelserna i denna konvention samt på eget ansvar utfärda Internationellt mätbrev för sådant fartyg. På enahanda villkor må mätning och märkning utföras beträffande fartyg som bygges för redare i annat land för vilket denna konvention gäller.

Varje sålunda utfärdat mätbrev skall innehålla en förklaring att det samma är utfärdat på begäran av regeringen i fartygets hemland, respektive blivande hemland, och skall sådant mätbrev äga samma kraft och verkan som ett i enlighet med artikel 3 i denna konvention utfärdat mätbrev.

Regering som utfärdat sådant mätbrev skall utan dröjsmål till regeringen i fartygets hemland översända bestyrkt avskrift av mätbrevet samt av det mätningsbevis som ligger till grund för mätbrevet.

¹ Här utesluten.

Övergår ett fartyg från ett land för vilket denna konvention gäller till ett annat land för vilket konventionen gäller, skall regeringen i det förstnämnda landet på begäran av regeringen i det andra landet vara förpliktigad att utan dröjsmål till denna regering översända bestyrkt avskrift av det för fartyget gällande mätbrevet samt av det mätningsbevis som ligger till grund för mätbrevet.

Artikel 5.

Internationellt mätbrev skall avfattas på det officiella språket i det land där det utfärdas. Där detta språk icke är engelska, bör texten avfattas jämväl på engelska i den utsträckning som befinnes ändamålsenligt.

Blanketten till mätbrev skall vara i överensstämmelse med tillägg 1 respektive 2 av bilagan.

Artikel 6.

Internationellt mätbrev skall äga giltighet så länge fartyget för vilket det är utfärdat icke undergått sådan förändring att det icke överensstämmer med detaljerna i fråga om den dräktighet eller den beskrivning i övrigt som förekommer i mätbrevet.

Har dylik ändring skett skall mätbrevet, sedan fartyget underkastats ommätning i erforderlig utsträckning, i överensstämmelse därmed efter skeppsmättningsmyndighetens bestämmande förnyas eller ändras.

Har ett fartyg som är försett med internationellt mätbrev övergått från ett land till ett annat för vilket denna konvention gäller, skall fartyget, så snart lämpligen ske kan, efter ommätning i den utsträckning, som befinnes erforderligt, förses med nytt Internationellt mätbrev, utfärdat av det land, till vilket fartyget har övergått eller på detta lands vägnar.

Artikel 7.

Internationellt mätbrev som utfärdats på föranstaltande av någon av de fördragsslutande regeringarna skall erkännas av övriga fördragsslutande regeringar såsom ägande samma giltighet som av dem själva för eget lands fartyg utfärdade mätbrev.

Artikel 8.

1. Fartyg som är försett med Internationellt mätbrev skall, då det befinner sig i hamn i ett land i vilket fartyget icke är hemmahörande men för vilket denna konvention gäller, vara underkastat kontroll i skeppsmättningshänseende. Sådan kontroll må dock allenast avse att fastställa

a) att den nettodräktighet som är inhuggen i fartyget motsvarar den nettodräktighet som finnes angiven i mätbrevet, och

b) att fartyget icke undergått förändring varom i artikel 6 av konventionen sägs.

2. Kontroll som ovan sagts må anförtros allenast åt förrättningsman som besitter nödig kompetens.

3. Utförandet av sådan kontroll må icke förorsaka utgift eller uppehåll för fartyget.

4. Om vid kontrollen befinnes att uppgifterna i mätbrevet icke överensstämmer med de verkliga förhållandena i fartyget, skall regeringen i det land där fartyget hör hemma utan dröjsmål underrättas på det att rättelse må vidtagas.

Så snart rättelse skett skall besked därom lämnas till regeringen i det land där anmärkningen gjorts.

Artikel 9.

De förmåner vilka denna konvention medför kunna icke åberopas för ett fartyg med mindre det är försett med Internationellt mätbrev.

Artikel 10.

Har ett fartyg, hemmahörande i land för vilket denna konvention gäller, innan konventionen trätt i kraft för landet i fråga undergått mätning i enlighet med de principer som ligga till grund för föreskrifterna i bilagan till denna konvention (vanligen betecknade »den engelska regeln»), skall på grundval av sådan mätning i hemlandet utfärdat certifikat över dess dräkthet medföra samma förmåner som ett Internationellt mätbrev.

Har fartyget, efter det att ett sådant certifikat utfärdats, undergått förändring varom i artikel 6 i denna konvention sågs, skall fartyget, sedan det underkastats ommätning i erforderlig utsträckning, förses med internationellt mätbrev.

Artikel 11.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att meddela varandra:

1. Texten till lagar, kungörelser, reglementen och allmänt tillämpliga beslut, vilka utfärdats rörande olika ämnen inom området för denna konvention;

2. Alla tillgängliga officiella betänkanden eller officiella sammandrag av sådana, i den mån desamma innehålla upplysning om resultaten av tillämpningen av denna konvention, allt försåvitt sådana betänkanden eller sammandrag icke äro av konfidentiell natur.

Norska regeringen anmodas att tjäna som mellanhand för samlandet av alla dessa upplysningar och deras bringande till de övriga fördragsslutande regeringarnas kännedom.

Artikel 12.

1. Ändringar i denna konvention, vilka må anses ändamålsenliga eller nödvändiga, ävensom i de bilagda reglerna må när som helst framläggas av vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna för norska regeringen och skola sålunda framlagda förslag av sistnämnda regering delgivas de andra fördragsslutande regeringarna. Godkännes sådan ändring av alla de fördragsslutande regeringarna (de regeringar inberäknade, vilka deponerat instrument angående ratifikationer eller anslutningar som ännu icke erhållit gällande kraft) skall konventionen och/eller reglerna ändras i överensstämmelse därmed.

2. Konferenser för dylik revision skola hållas på tider och platser som bestämmas genom överenskommelse mellan de fördragsslutande regeringarna.

Konferens för detta ändamål skall sammankallas av norska regeringen närhelst minst fem eller minst en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna så önska; minsta antalet skall gälla.

Artikel 13.

1. Fördragsslutande regering må samtidigt med undertecknandet, ratificeringen eller anslutningen eller ock senare, genom en skriftlig förklaring, ställd till norska regeringen tillkännagiva sin avsikt att tillämpa denna konvention med avseende å alla eller vissa av dess hinsides hav belägna territorier, kolonier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat; och skall konventionen två månader efter dagen för förklaringsens mot-

tagande erhålla tillämpning å alla i förklaringen angivna områden. I händelse sådan förklaring icke avgives, skall konventionen icke äga tillämpning med avseende något av här omnämnda områden.

2. Fördragsslutande regering må när som helst genom skriftlig förklaring ställd till norska regeringen tillkännagiva sin avsikt att låta konventionen upphöra att gälla beträffande alla eller vissa av dess hinsides hav belägna territorier, kolonier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat, med avseende å vilka konventionen jämlikt bestämmelserna i föregående moment har varit gällande under en period av minst fem år. I sådant fall skall konventionen upphöra att gälla för alla i förklaringen nämnda områden tolv månader efter den dag då norska regeringen mottagit densamma.

3. Norska regeringen skall underrätta alla de övriga fördragsslutande regeringarna om konventionens bringande i tillämplighet enligt moment 1 i denna artikel beträffande hinsides hav beläget territorium, koloni, protektorat eller områden under överhöghet eller mandat, liksom ock om upphörandet enligt moment 2 av konventionens tillämplighet, i varje särskilt fall med angivande av den dag från vilken konventionen erhållit tillämplighet eller dess tillämplighet upphört.

Artikel 14.

Denna konvention vars engelska och franska texter båda äro autentiska skall ratificeras.

Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i norska regeringens arkiv, vilken regering skall underrätta alla de övriga regeringar, som under tecknat konventionen eller anslutit sig till densamma, om alla depositioner av ratifikationsinstrument och dagen för depositionerna.

Artikel 15.

Regering (dock ej regering för territorium varå artikel 13 äger tillämpning) på vars vägnar den förevarande konventionen icke blivit undertecknad skall vara berättigad att när som helst efter konventionens ikraftträdande ansluta sig till densamma. Anslutning skall ske genom skriftlig förklaring, ställd till norska regeringen och skall erhålla gällande kraft tre månader efter den dag förklaringen mottagits.

Norska regeringen skall underrätta alla regeringar som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma om skedda anslutningar samt om dagen för mottagandet av meddelande härom.

Artikel 16.

Denna konvention träder i kraft den första juni 1948 mellan de regeringar, vilka senast den dagen hava deponerat sina ratifikationer, under villkor att minst fem ratifikationer blivit deponerade hos norska regeringen. Därest icke fem ratifikationer skulle hava blivit deponerade nämnda dag, skall konventionen träda i kraft tre månader efter den dag då den femte ratifikationen deponerats. Ratifikation som deponerats efter den dag då konventionen trätt i kraft skall erhålla gällande kraft tre månader efter den dag deposition skett.

Artikel 17.

Denna konvention kan uppsägas på vilken som helst av de fördragsslutande regeringarnas vägnar när som helst efter utgången av fem år från den dag konventionen trätt i kraft för regeringen i fråga. Uppsägning skall

verkställas genom skriftlig förklaring, ställd till norska regeringen, som underrättar alla de övriga fördragsslutande regeringarna om alla skedda uppsägningar och om dagen för emottagandet av desamma.

Uppsägning skall träda i kraft tolv månader efter den dag då förklaring om densamma mottagits av norska regeringen.

Till bekräftelse härav hava de befullmäktigade ombuden här nedan tecknat sina namn.

Som skedde i Oslo den tionde dagen i juni 1947 i ett enda exemplar som skall förvaras i norska regeringens arkiv, vilken regering skall tillställa alla signatärstaterna bestyrkta avskrifter därav.

G. de Winne.

(sign.)

Walter K. Åström.

(sign.)

O. T. Sveinsson.

(sign.)

L. Aall.

(sign.)

Viggo Dunér.

(sign.)

Arne Sveen.

(sign.)

P. Fischer.

(sign.)

G. Böös.

(sign.)

Anders Anderson.

(sign.)

Gustaf Ambjörn.

(sign.)

J. Christiansen.

(sign.)

J. Blondel.

(sign.)

A. van Driel.

(sign.)

H. E. Scheffer.

(sign.)

E. Smit Fzn.

(sign.)

Slutprotokoll.

Vid undertecknandet av den innevarande dag avslutade konventionen om ett enhetligt skeppsmätningssystem, hava undertecknade befullmäktigade ombud överenskommit om följande.

Det är deras önskan, som undertecknat nämnda konvention att alla andra sjöfartsländer förena sig med dem i deras strävan att åstadkomma en världsomfattande enhetlighet inom skeppsmätningen och för sådant ändamål ansluta sig till konventionen och antaga de därtill fogade reglerna, som de ansågo för närvarande vara de lämpligaste.

Ingen bestämmelse i konventionen skall anses hindra någon av de fördragsslutande regeringarna att ingå eller vidmakthålla ömsesidiga avtal med annan regering som icke anslutit sig till konventionen.

För att undvika skiljaktigheter i tillämpningen och tolkningen av reglerna, skola skeppsmätningsexperter från de länder vilkas regeringar undertecknat eller anslutit sig till denna konvention mötas minst vartannat år för att säkra en enhetlig tillämpning och tolkning av reglerna och i sådant syfte avgiva förslag till de fördragsslutande regeringarna.

Det första expertmötet skall anordnas av norska regeringen. Vid detta och vart och ett av de därefter följande mötena skall bestämmas var nästföljande möte skall hållas.

Till bestyrkande härav hava de befullmäktigade ombuden uppsatt detta slutprotokoll, vilket skall äga samma kraft och verkan som om de däri intagna bestämmelserna hade varit införda i texten till konventionen, till vilken det hör.

Som skedde i Oslo den tionde dagen i juni 1947 i ett enda exemplar som skall förvaras i norska regeringens arkiv, vilken regering skall tillställa alla signatärstaterna bestyrkta avskrifter därav.

G. De Winne.
(sign.)

Walter K. Aström.
(sign.)

O. T. Sveinsson.
(sign.)

L. Aall.
(sign.)

Viggo Dunér.
(sign.)

Arne Sveen.
(sign.)

P. Fischer.
(sign.)

G. Böös.
(sign.)

Anders Anderson.
(sign.)

Gustaf Ambjörn.
(sign.)

J. Christiansen.
(sign.)

J. Blondel.
(sign.)

A. van Driel.
(sign.)

H. E. Scheffer.
(sign.)

E. Smit Fzn.
(sign.)