

Nr 119.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående Sveriges övergång till ett på engelsk mätningssystem byggt skeppsmätningssystem m. m.; given Stockholms slott den 27 februari 1953.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

John Ericsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Vårt land intager för närvarande en särställning på skeppsmätningens område. Medan nästan samtliga övriga sjöfartsidkande nationer tillämpar på engelska skeppsmättningsregler och engelsk praxis byggda skeppsmätningssystem, använder Sverige äldre tyska mättningsregler. Detta förhållande medför nackdelar av olika slag, särskilt för sjöfartsnäringen.

På det internationella planet har man länge strävat efter likformighet inom skeppsmätningen i skilda länder. År 1939 rekommenderade Nationernas förbund ett förslag till internationella skeppsmättningsregler, vilket i allt väsentligt kan betecknas som en uppteckning av det engelska mätningssystemet. Efter initiativ från norsk sida undertecknade representanter för ett antal länder, däribland Sverige, år 1947 i Oslo en konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem. I denna konvention, som hittills icke trätt i kraft därför att ännu ej fem stater ratificerat densamma, förbinder sig de fördragsslutande parterna att tillämpa de internationella skeppsmättningsreglerna. Till behandling föreligger nu frågan om Sveriges ratifikation av denna konvention.

I propositionen föreslås att Sverige övergår till ett på engelsk mätningssystem byggt skeppsmätningssystem. Med hänsyn bl. a. till att i Storbritannien fråga uppkommit om en viss modifikation i de nuvarande engelska

mättningsreglerna, har det icke ansetts lämpligt, att Sverige nu slutligt bestämmer sig för den utformning av den engelska mättningsmetoden, som innefattas i de internationella skeppsmättningsreglerna, utan det föreslås skola ankomma på Kungl. Maj:t att under hänsynstagande till föreliggande förhållanden besluta såväl när övergången skall ske som huruvida de internationella skeppsmättningsreglerna eller någon annan form av det engelska mättningsystemet skall antagas.

Då Sverige icke nu anses böra binda sig för en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna, kan vårt land ej omedelbart ratificera 1947 års Oslokonvention. Därest det emellertid senare befinnes ändamålsenligt, att Sverige antager de internationella reglerna, anses vårt land icke böra undandraga sig ett internationellt samarbete på området, utan torde Sverige i så fall böra ratificera konventionen. I propositionen begäres därför bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t äger bestämma, godkänna konventionen. Bemyndigande begäres dessutom för Kungl. Maj:t att godkänna sådana ändringar i konventionen och de till denna fogade internationella skeppsmättningsreglerna, vilka framdeles kan komma att beslutas av de fördragsslutande parterna, i den mån dessa ändringar icke kräver författningsändringar av beskaffenhet att påkalla riksdagens medverkan.

I propositionen behandlas också ett av kommerskollegium framlagt förslag till omorganisation av det svenska skeppsmättningsväsendet från och med den 1 januari 1955. Vissa huvudlinjer i förslaget förordas, däribland en övergång för skeppsmätarnas del från sportelavlöning till fasta löner och en delvis därmed sammanhängande kraftig reducering av antalet skeppsmättningsdistrikt. Frågan om detaljutformningen av den nya organisationen anses däremot böra anstå till behandlingen av anslagsäskandena för budgetåret 1954/55. Slutligen framlägges i propositionen förslag rörande anslag till det nuvarande skeppsmättningsväsendet för nästa budgetår.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 februari 1953.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och finansdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, *vissa frågor rörande skeppsmätningssystemet* samt anför därvid följande.

I. Fråga angående godkännande av 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem.

Inledning.

Skeppsmätningen har till ändamål att fastställa fartygens storlek (dräktighet) såsom grund bl. a. för beräkningen av de avgifter av olika slag, som utgår av sjöfarten, såsom fyr- och båkavgift, lotspenningar, tonavgift, hamnavgifter samt sluss-, kanal- och andra farledsavgifter. Skeppsmätningen är sålunda ett medel för att tillgodose fiskaliska och andra ekonomiska intressen. Även i andra hänseenden har emellertid skeppsmätningen viktiga uppgifter att fylla. Sedan gränser, baserade på fartygets storlek, blivit uppställda i åtskilliga författningar rörande sjöfart, sjösäkerhet och tullväsende m. m., har nämligen skeppsmätningen jämväl betydelse för frågor rörande fartygs utrustning, arbetstid ombord å fartyg, befälhavares och övrigt befäls behörighet samt fartygs tullbehandling m. m. De storleksuppgifter, som kommer till uttryck i mätningensresultaten, utnyttjas också för fartygens identifiering i samband med registrering och för olika sjöfartsstatistiska ändamål.

För bestämmandet av ett fartygs dräktighet har olika metoder kommit till användning. Numera tillämpas allmänt den efter engelsmannen Moorsom uppkallade moorsomska mätningssystemet, 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 bestämmas först en bruttodräktighet, som med några undantag innefattar alla slutna rum i fartyget. Den rymd som återstår, sedan avdrag där-

efter gjorts för vissa rum, bl. a. maskinrum samt rum för befälhavare och besättning, utgör fartygets nettodräktighet eller avgiftspliktiga dräktighet. Denna förmenas giva uttryck åt fartygets ekonomiska bärkraft, d. v. s. dess förmåga att föra last och passagerare. På särskilt, närmare angivet sätt beskaffade rum betraktas som öppna och ingår icke i vare sig brutto- eller nettodräktigheten.

Olika metoder att beräkna såväl bruttodräktighet som avdrag har 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 för propellerdrivna fartyg antingen 32 procent av fartygets bruttodräktighet eller ock rymden av det egentliga maskinrummet ökad med 75 procent. Vilketdera av dessa avdrag som i det särskilda fallet skall tillämpas beror på förhållandet mellan det egentliga maskinrummets storlek och fartygets bruttodräktighet.

Enligt tyska regeln utgöres avdraget för drivkraften av rymden av maskin- och pannrum jämte rum, vilka uteslutande användes för det bränsleförråd, som är erforderligt för maskineriets gång.

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

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

Den engelska maskinavdragsregeln har efter hand fått allt större utbredning och torde numera användas som nationell mättningsregel av alla sjöfartsidkande länder med undantag av Sverige och Belgien, vilka tillämpar den tyska regeln. I Tyskland övergavs sistnämnda regel år 1895. Donauregeln tillämpas i hamnar vid donaumynningen samt för fart genom Suezkanalen och Panamakanalen.

Även i andra avseenden förekommer skiljaktigheter mellan olika skeppsmättningsmetoder. En sådan mycket betydelsefull skillnad gäller öppna rum. Härutinnan har Sverige och Finland tämligen ensartade bestämmelser, vilka till formen och även på visst sätt till sina verkningar är strängare än motsvarande föreskrifter i andra länder. De för Suezkanalen och Panamakanalen gällande bestämmelserna om öppna rum är i sin tur ännu strängare än de svenska.

Från att ursprungligen endast ha betecknat en viss metod att beräkna avdraget för drivkraften har termen engelska regeln så småningom fått en vidare betydelse och kommit att innebära även den engelska metoden för uteslutning av rum samt engelsk mättningspraxis i övrigt. Engelska regeln

i vidsträcktare bemärkelse har således kommit att bliva ett begrepp, synonymt med det engelska skeppsmätningssystemet.

Av det sagda framgår att de svenska skeppsmättningsbestämmelserna — vilka främst återfinns i förordningen den 12 november 1880 angående skeppsmätning — betydligt skiljer sig från vad som på området gäller i andra länder. Detta förhållande har nu bestått mer än ett halvsekel. Efter tillkomsten av 1880 års förordning har frågan om vilken skeppsmättningsregel som för Sveriges del är den lämpligaste varit föremål för åtskilliga utredningar och förslag. Därvid har även berörts andra frågor än de rent skeppsmätningstekniska, såsom kontrollen över skeppsmätningen, sättet för skeppsmätarnas avlöning och taxorna för skeppsmätarnas arvoden. Ändringar i 1880 års förordning har vid flera tillfällen förekommit, men varken kommittébetänkanden eller andra förslag har lett till byte av mättningsregel.

De dräktigheter, som beräknas i enlighet med svenska skeppsmättningsföreskrifter och som angives i svenskt mätbrev, gäller endast i Sverige. På grund härav måste svenska fartyg, som går i utrikes fart, antingen mätas om vid besök i utlandet eller ock i Sverige förses med ett särskilt mätbrev, s. k. appendix, vilket fogas till det svenska mätbrevet och utvisar dräktigheter, beräknade enligt vederbörande främmande lands mättningsregel. Utländska fartyg, som besöker svensk hamn, måste på motsvarande sätt antingen undergå ommätning här i landet — vilken kan vara fullständig eller, efter överenskommelse med vederbörande stat, partiell — eller i sitt hemland förses med ett appendix, utvisande dräktigheterna enligt svenska föreskrifter. Godkännande av appendix av de bägge nämnda slagen är i allmänhet beroende av bilaterala avtal.

Ett här i landet för svenskt fartyg enligt det engelska systemet utfärdat särskilt mätbrev, kallat Swedish Certificate of British Tonnage, gäller sålunda i länder där engelska regeln tillämpas. På samma sätt gäller ett i Sverige för svenskt fartyg utfärdat Särskilt mätbrev enligt finska skeppsmättningsföreskrifter i Finland, Suez Canal Special Tonnage Certificate i Suezkanalen och Panama Canal Tonnage Certificate i Panamakanalen.

Bakgrunden till 1947 års Oslokonferens.

Före det första världskrigets utbrott var frågan om åstadkommande av ett internationellt likformigt skeppsmätningssystem föremål för behandling på internationella sjöfartskongresser vid skilda tillfällen. Efter krigets slut upptogs frågan av Nationernas förbund, som år 1926 anordnade en konferens i Amsterdam med deltagande av skeppsmätningsexperter från olika länder. Deltagarna i konferensen 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 sjöfartsidkande nationer, borde i möjligaste mån göras internationellt med likalydande reg-

ler för alla länder. Sedan underkommittén utarbetat och i en rapport framlagt en jämförande utredning över förekommande olikheter inom skeppsmätningsslagsstiftningen och dess 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 ett detaljrikt förslag till instruktion, kallat Draft Regulations for Tonnage Measurement of Ships, samt en rapport daterad den 7 augusti 1931. Nämda förslag till instruktion utsändes av Nationernas förbund för yttrande till olika länder.

I en rapport den 15 september 1934 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 därefter 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 företrädas vid en skeppsmättningskonferens i Oslo. Konferensen, som hölls i början av år 1938 med representanter för Sverige och Norge samt Belgien, Danmark, Finland och Nederländerna, föreslog vissa åtgärder för att främja strävandena till internationell likformighet i skeppsmätningen.

Skeppsmättningsfrågan återupptogs därefter inom Nationernas förbund, bl. a. vid ett kommittésammanträde i London i januari 1939, varvid vissa ändringar i 1931 års förslag till skeppsmättningsinstruktion föreslogs. 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. Detta förslag, som i allt väsentligt kan betecknas som en uppteckning av de engelska mättningsreglerna och dessas tillämpning i Storbritannien, överlämnades av generalsekretären i Nationernas förbund den 23 december 1939 till vederbörande länders regeringar, däribland Sveriges, med rekommendation till antagande. Vid denna tid hade det andra världskriget börjat, och arbetet med frågans vidare behandling fick tills vidare anstå.

Efter krigets slut togs från norsk sida initiativ till ett tekniskt expertmöte för diskussion av frågan om vilka vägar som borde beträdas för att uppnå bättre likformighet inom skeppsmätningen m. m. I mötet, som hölls i Oslo i mars 1946, deltog de tekniska cheferna för skeppsmättningsväsendet i Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Nederländerna och Norge. Mötet uttalade bl. a. såsom sin åsikt, att ett antagande av de av Nationernas förbund utarbetade reglerna borde allvarligt övervägas av alla länder som driver sjöfart, även om man ej kunde räkna med en fullständig anslutning till reglerna, enär intresse från deras sida, som beslutar om grunderna för avgifterna i Suezkanalen och Panamakanalen, knappast kunde påräknas. Mö-

tet diskuterade även andra praktiska mättningsregler än den engelska och kom till den slutsatsen, att om det skulle visa sig omöjligt att åstadkomma en internationell överenskommelse på grundval av det inom Nationernas förbund utarbetade förslaget, man som ett alternativ — vilket dock kunde komma att medföra avsevärda svårigheter — skulle kunna tänka sig att lägga de mättningsregler, som gäller för Panamakanalen, till grund för en sådan överenskommelse.

Oslokonferensen 1947.

Norska regeringen framförde år 1946 en inbjudan till svenska regeringen att sända representanter till en internationell skeppsmättningskonferens i Oslo under år 1947. I samband med denna inbjudan hemställdes om uttalande från svensk sida beträffande dels ett förslag till konvention rörande skeppsmätning och dels det genom Nationernas förbunds försorg utarbetade förslaget till internationella skeppsmättningsregler (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 skeppsmättningskontrollörerna i riket, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges segelfartygsförening. Kollegium ansåg 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 borde anslutas bestämmelser rörande giltigheten av mätbrev och om kontroll av riktigheten av mätbrev ävensom erforderliga övergångsbestämmelser; med tillämpning av dessa principer utarbetades ett nytt förslag till konvention, vilket jämväl innebar en väsentlig förenkling i jämförelse med det remitterade förslaget. I kollegiets remissvar, vilket avgavs den 3 maj 1947, hemställdes, att till norska regeringen måtte avlåtas skrivelse av innehåll, bland annat, att man å svensk sida var villig att medverka till åvägbringande av internationellt likformig tillämpning av regler för skeppsmätning och att i sådant syfte delta i den blivande konferensen; vidare uttalades att det genom Nationernas förbunds försorg utarbetade förslaget till internationella skeppsmättningsregler av den 30 juni 1939 borde antagas i befintligt skick för tillämpning tillsvidare vid mätning av fartyg samt att de justeringar av detaljbestämmelser i nämnda regler, som kunde anses påkallade, borde ske framdeles efter överläggningar vid sådana sammankomster med skeppsmätningsexperten, som avsågs i förslaget till slutprotokoll rörande konventionen.

Konferensen hölls i Oslo under tiden 29 maj—10 juni 1947. I densamma deltog ombud för Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Nederländerna och Norge. Därjämte var observatörer från Amerikas Förenade Stater och Storbritannien närvarande. Vid konferensen antogs ett för-

slag till konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem, vilket förslag i sina huvudsakliga delar överensstämde med det inom kommerskollegium utarbetade förslaget. Konventionen, vilken skall ratificeras, och det till konventionen hörande slutprotokollet undertecknades på konferensens sista dag av samtliga närvarande ombud. Antalet signatarstater uppgår sålunda till åtta.

1947 års konvention.

Konventionen den 10 juni 1947 om ett enhetligt skeppsmätningssystem består av sjuarton artiklar. Till densamma hör, såsom förut nämnts, ett slutprotokoll, vilket äger samma kraft och verkan som om de däri intagna bestämmelserna hade varit införda i konventionstexten. Konventionen har såväl engelsk som fransk text och båda dessa texter är autentiska. Den engelska texten jämte en svensk översättning av densamma torde få såsom bilaga (*Bilaga A*) fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende.

I konventionen förbinder sig de fördragsslutande regeringarna att vid mätning av fartyg för fastställande av deras dräktighet samt vid märkning av fartyg i samband med sådan mätning tillämpa de genom Nationernas förbunds försorg utarbetade, den 30 juni 1939 dagtecknade internationella skeppsmätningsreglerna, vilka såsom bilaga fogats till konventionen (art. 1).

För att konventionen skall träda i kraft kräves ratifikation av minst fem stater. Ikraftträdandet äger rum tre månader efter den dag då den femte ratifikationsurkunden deponerats hos norska regeringen. Ratifikation, som deponerats efter konventionens ikraftträdande, blir gällande sedan tre månader förflutit från depositionsdagen (art. 16). Hittills har konventionen blott ratificerats av Island, Nederländerna och Norge. Den har således ännu icke trätt i kraft.

Regering, som icke undertecknat konventionen (dock ej regering för territorium, som i det följande angives), är berättigad att när som helst efter konventionens ikraftträdande ansluta sig till densamma. Sådan anslutning erhåller gällande kraft tre månader efter den dag då norska regeringen mottagit skriftlig förklaring därom (art. 15).

Fördragsslutande regering må samtidigt med undertecknande, ratifikation eller anslutning eller ock senare, genom en till norska regeringen ställd skriftlig förklaring, tillkännagiva sin avsikt att tillämpa konventionen med avseende å alla eller vissa av dess hinsides hav belägna territorier, kolonier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat. I sådant fall erhåller konventionen två månader efter dagen för förklaringsens mottagande tillämpning å alla i förklaringen angivna områden. I händelse sådan förklaring ej avgives, äger konventionen icke tillämpning å något av här omnämnda områden (art. 13). Någon förklaring av här ifrågavarande slag har hittills icke avgivits.

Enligt konventionen skall mätning och märkning av fartyg utföras av därtill behörig myndighet genom tjänstemän som besitter nödig kompetens. Vederbörande regering må dock anförtro uppgifterna åt enskild institution,

som regeringen godkänt för ändamålet. Regeringen ifråga svarar dock i vart fall för mätningens och märkningens fullständighet och riktighet (art. 2).

För varje fartyg, som blivit mätt och märkt enligt konventionens bestämmelser, skall utfärdas ett s. k. internationellt mätbrev, för vilket regeringen påtager sig fullt ansvar (art. 3). Sådant mätbrev skall avfattas på det officiella språket i det land, där det utfärdas. Där detta språk icke är engelska, skall texten avfattas jämväl på engelska, helt eller delvis, på sätt som finnes lämpligt (art. 5). Internationellt mätbrev skall äga giltighet i alla länder, som anslutit sig till konventionen (art. 7). Mätbrevet skall gälla så länge fartyget icke undergått sådan förändring, att det icke längre överensstämmer med mätbrevets uppgifter om fartygets dräktighet eller med den beskrivning i övrigt, som mätbrevet innehåller. Har dylik ändring skett, skall fartyget underkastas ommätning i erforderlig utsträckning, varpå mätbrevet efter skeppsmyndighetens bestämmande skall förnyas eller ändras (art. 6).

Då fartyg, som är försett med internationellt mätbrev, befinner sig i hamn i ett land, i vilket fartyget icke är hemmahörande men för vilket konventionen gäller, skall fartyget vara underkastat kontroll i skeppsmätningshänseende. Kontrollen må dock endast avse att fastställa, att det dräktighetstal, som är inhugget i fartyget, överensstämmer med den i mätbrevet angivna nettodräktigheten samt att fartyget icke undergått förändring av beskaffenhet att bära föranledda ommätning. Kontrollen må blott anförtros åt förrättningsman, som besitter nödig kompetens, och må icke förorsaka utgift eller uppehåll för fartyget. Om vid kontrollen befinnes att uppgifterna i mätbrevet icke överensstämmer med de verkliga förhållandena, skall regeringen i fartygets hemland utan dröjsmål underrättas för vidtagande av rättelse. Så snart rättelse skett, skall besked därom lämnas till regeringen i det land, där anmärkningen gjorts (art. 8).

Har ett fartyg, hemmahörande i land för vilket konventionen gäller, undergått mätning innan konventionen trätt i kraft för landet ifråga och har mätningen skett i enlighet med de principer som ligger till grund för de internationella skeppsmättningsreglerna, d. v. s. det engelska systemet, skall på grundval av sådan mätning i hemlandet utfärdat certifikat över fartygets dräktighet (för Sveriges vidkommande: Swedish Certificate of British Tonnage) medföra samma förmåner som ett internationellt mätbrev. Om fartyget, efter det att dylikt certifikat utfärdats, undergår sådan förändring, att det icke överensstämmer med uppgifterna i mätbrevet, skall fartyget, sedan det underkastats ommätning i erforderlig utsträckning, förses med internationellt mätbrev (art. 10).

Envar av de fördragsslutande regeringarna äger framlägga förslag om ändringar i konventionen eller de internationella skeppsmättningsreglerna. Förslagen skall avgivas till norska regeringen och av denna delgivas de andra fördragsslutande regeringarna. För att ändring skall komma till stånd kräves att förslaget godkännes av alla de fördragsslutande regeringarna, inräknat de regeringar vilka deponerat instrument angående ratifikation

eller anslutning som ännu ej erhållit gällande kraft. Konferenser för revision av konventionen eller de internationella skeppsmättningsreglerna skall 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 önskar (art. 12). Konventionen kan av envar av de fördragsslutande regeringarna uppsägas efter utgången av fem år från den dag konventionen trätt i kraft för regeringen ifråga. Uppsägningen blir gällande tolv månader efter den dag, då skriftlig förklaring om densamma mottagits av norska regeringen (art. 17). Enligt motsvarande regler kan konventionen av en stat bringas upphöra att gälla beträffande alla eller vissa av dess hinsides hav belägna territorier, kolonier m. fl. områden, å vilka konventionen äger tillämpning (art. 13).

I det till konventionen hörande slutprotokollet anges, att 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. I slutprotokollet har också träffats överenskommelse om att skeppsmätningsexperter från de länder, vilkas regeringar undertecknat eller anslutit sig till konventionen, skall mötas minst vartannat år för att säkerställa en enhetlig tillämpning och tolkning av reglerna och i sådant syfte avgiva förslag till de fördragsslutande regeringarna. Sådana expertmöten har, oaktat konventionen icke trätt i kraft, med svenskt deltagande hållits i Oslo 1948, Stockholm 1950 och Haag 1952.

De internationella skeppsmättningsreglerna, vilka såsom bilaga fogats till 1947 års konvention, består av två böcker. Bok I innehåller, förutom vissa tabeller och exempel, sex avdelningar med sammanlagt 92 artiklar samt två tillägg. Avdelning I i boken innehåller administrativa föreskrifter. Avdelning II handlar om måttenheter, noggrannhetsgraden vid olika beräkningar samt definitioner av begreppen brutto- och nettodräktighet. I avdelning III meddelas föreskrifter rörande mätning och beräkning av bruttodräktighet vid invändig mätning (regel I). Avdelning IV utgöres av bestämmelser rörande mätning och beräkning av avdrag enligt nyssnämnda regel. Innehållet i avdelning V utgöres av bestämmelser om mätning och beräkning av dräktighet vid utvändig mätning (regel II). Avdelning VI utgöres av stadganden rörande igenkänningsmått. Tillägg 1 och tillägg 2 till bok I består av formulär till internationellt mätbrev i fall då mätning skett enligt respektive regel I och regel II. Bok II av de internationella reglerna innehåller ett antal figurer, till vilka hänvisas i bok I.

De internationella reglerna företer endast få och mindre betydande avvikelser från det nu gällande engelska mätningssystemet. Brutto- och nettodräktigheter enligt de internationella reglerna skiljer sig sålunda icke alls eller endast obetydligt från motsvarande dräktigheter, erhållna efter mätning och beräkning enligt det engelska systemet.

En närmare redogörelse för innehållet i de internationella skeppsmät-

ningsreglerna synes icke nödvändig. I stället torde en inom kommerskollegium gjord översättning av bok I av reglerna, med uteslutande av vissa exempel och tabeller samt formulär, få såsom bilaga (*Bilaga B*) fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende. I det följande lämnas endast vissa kortfattade uppgifter om de viktigaste olikheterna mellan de internationella och de nuvarande svenska skeppsmättningsreglerna och om sådana olikheters inverkningar på fartygens dräktigheter.

Bruttodräktigheten blir för svenska fartyg i stort sett densamma enligt de internationella reglerna och enligt de nu gällande svenska bestämmelserna. En obetydlig minskning kan dock uppkomma vid tillämpning av de internationella reglerna, därför att styrhytter, kabysser och en del andra mindre slutna rum enligt dessa regler (art. 57), i motsats till de svenska, uteslutes ur bruttodräktigheten. Störst betydelse relativt sett får dessa uteslutningar för de mindre fartygen. För fartyg med en bruttodräktighet av 100—400 registerton kan man räkna med en sänkning med 1—10 registerton.

För ett mindre antal svenska fartyg blir dock bruttodräktigheten avsevärt mindre enligt de internationella reglerna än enligt de svenska. Detta beror på att de internationella reglerna icke kräver lika stora tonnageöppningar som de svenska för att rymden av påbyggnader och vissa mellandäcksrum ej skall inräknas i bruttodräktigheten. De internationella reglerna (art. 58) medgiver sålunda bland annat, i motsats till de svenska, att öppningarna är försedda nedtill med tröskel — dock högst två fot hög — och upptill med karmstycke. Enligt uppgift av kommerskollegium är det ett femtiotal svenska fartyg, däribland ett tjugotal specialfartyg med s. k. shelterdäck, som genom en svensk övergång till de internationella reglerna skulle av nu nämnd anledning få sin bruttodräktighet betydligt reducerad.

På utländska fartyg är tonnageöppningarna i allmänhet inrättade så, att påbyggnader och mellandäcksrum uteslutes vid beräkningen av bruttodräktigheten enligt de internationella reglerna men icke vid motsvarande beräkning enligt de nuvarande svenska reglerna. På åtskilliga utländska fartyg, som relativt ofta besöker Sverige, har dock en anpassning skett efter de svenska kraven. Då emellertid denna anpassning icke är mera allmän, kommer en svensk övergång till de internationella reglerna att minska bruttodräktigheten för det utländska fartygstonnaget som helhet betraktat i mera märkbar grad än vad fallet blir för det svenska fartygsbeståndets del.

Nämnas må i detta sammanhang att ång- eller motorfartyg, som idkar fart inrikes orter emellan eller till främmande hamnar vid Östersjön, Öresund, Bälterna eller Kattegatt eller till norska hamnar, enligt nuvarande svenska bestämmelser genom särskild resolution kan komma i åtnjutande av avgiftsfrihet i svenska hamnar för påbyggnader, uppförda till skydd för däckspassagerare, såvida i dem ej finns inrättade sängställen eller kojplatser. Viss motsvarighet härtill förekommer i de internationella mättningsreglerna, enligt vilka (art. 60) slutna påbyggnader må uteslutas ur bruttodräktigheten under förutsättning dels att fartyget nyttjas blott på kortare resor, dels att

påbyggnaden icke användes för annat ändamål än att bereda skydd åt däckspassagerare, dels ock att dessa icke har att därför erlagga tilläggsavgift. Då man vid tillämpningen av de svenska bestämmelserna av gammalt även beviljat avdrag för passagerarrum, som kunnat antagas tillfälligtvis komma att användas för fraktgods, och då de internationella reglerna i detta avseende är betydligt strängare än de svenska, kan de rum, för vilka nu i Sverige avgiftsfrihet vid viss fart resolutionsvis beviljas, icke beräknas bli uteslutna ur bruttodräktigheten vid mätning enligt de internationella bestämmelserna annat än i mycket begränsad omfattning. Förutom för påbyggnader, uppförda till skydd för däckspassagerare, kan enligt nuvarande svenska bestämmelser avgiftsfrihet i svenska hamnar vid förut angiven fart resolutionsvis beviljas jämväl för passagerarsalonger (utan sängställen och kojplatser) och påbyggnader till skydd för kreatur, belägna ovan översta fasta däckel. De internationella skeppsmätningsreglerna saknar motsvarande avdragsbestämmelser.

Nettodräktigheten blir, såsom förut nämnts, i allmänhet betydligt mindre enligt de internationella reglerna än enligt de nuvarande svenska. Detta beror främst på olikheter i fråga om sättet för beräkning av drivkraftsavdraget. Jämväl förekomsten i de internationella reglerna av stadganden om begränsning av medgivna avdrag för vattenbarlastrum m. m. spelar här en roll.

Drivkraftsavdraget enligt de i Sverige nu tillämpade reglerna utgöres i stort sett av rymden av maskinrum och pannrum jämte rum, som uteslutande användes för det bränsleförråd, som är erforderligt för maskineriets gång; med undantag för bogserbåtar och isbrytare får avdraget dock icke överstiga 50 procent av fartygets bruttodräktighet. Ehuru den svenska regeln till sin princip är enkel, medför den ofta stora svårigheter i tillämpningen, särskilt då det gäller att avgöra om ett bränslerum (kolbox eller oljetank) är uteslutande avsett för inrymmande av det för fartygsmaskineriets drift erforderliga bränsleförrådet. Drivkraftsavdraget enligt de internationella reglerna (art. 74—83) utgör för propellerdrivna fartyg antingen 32 procent av bruttodräktigheten eller ock det egentliga maskinrummets rymd ökad med 75 procent. Den förra beräkningen tillämpas för fartyg, i vilka rymden av maskinrummet överstiger 13 procent men understiger 20 procent av fartygets bruttodräktighet. Den senare beräkningsmetoden användes för övriga fartyg. Avdraget må emellertid, utom i fråga om fartyg som uteslutande nyttjas för bogsering eller isbrytning, icke överstiga 55 procent av den dräktighet, som återstår sedan samtliga avdrag utom drivkraftsavdraget gjorts från bruttodräktigheten. I flertalet fall är 32 procent av bruttodräktigheten större än maskinrumsvolymen ökad med 75 procent. Till de nackdelar, som är förenade med de internationella reglerna rörande drivkraftsavdraget, hör de diskontinuiteter (ojämnheter), som sålunda förekommer vid gränserna 13 och 20 procent. Vare sig avdraget sker med 32 procent av bruttodräktigheten — vilket skulle bliva fallet för flertalet svenska fartyg — eller med maskinrumsvolymen ökad med 75 procent blir drivkraftsavdraget enligt de internationella reglerna utom i sällsynta undantagsfall

avsevärt större än motsvarande avdrag enligt nu gällande svenska mätningsregler.

Enligt i Sverige gällande praxis må avdragsgilla rum i allmänhet frånräknas bruttodräktigheten utan annat villkor än att rummen skall vara inrättade och använda för angivet ändamål; avdrag för bland annat pump- rum i tankfartyg begränsas dock i vissa fall på grund av särskilda bestämmelser. Enligt de internationella reglerna (art. 68—71) gäller viss storleksbegränsning i fråga om avdrag icke blott för pumprum i tankfartyg m. m. utan även för båtsmansförråd och vattenbarlastrum. I fråga om avdraget för pumprum synes de internationella reglerna (art. 68) icke komma att medföra mindre avdrag än det, som nu tillåtes i Sverige. De i de internationella reglerna (art. 69) angivna gränserna för avdraget för båtsmansförråd skulle däremot komma att minska storleken av avdraget för sådana rum i ett antal svenska fartyg. De i de internationella reglerna intagna bestämmelserna rörande maximivärden för avdrag för vattenbarlastrum (art. 71) är hämtade från gällande engelsk praxis. Vid bestämningen av gränserna för detta avdrag har man för olika fartygsstorlekar utgått från den vattenbarlastkvantitet, som vanligen förekommer och som rimligen erfordras för att göra fartyget sjövärdigt under barlastresor. Endast ett tiotal av de svenska fartygen torde ha så stora utrymmen för vattenbarlast, att det blir fråga om att begränsa avdraget för desamma vid tillämpning av de internationella reglerna. Enligt uppgift av kommerskollegium skulle för flertalet av dessa fartyg begränsningen medföra en ganska ringa ökning av nettodräktigheten, högst cirka 150 registerton; för tre fartyg skulle emellertid ökningen bli betydande.

Yttranden rörande konventionen.

Sedan till svenska regeringen överlämnats officiella handlingar rörande 1947 års Oslokonvention, uppdrog dåvarande chefen för handelsdepartementet genom remiss den 6 februari 1948 åt kommerskollegium att avgiva yttrande i ärendet. I anledning härav har inom kollegium företagits utredningar av olika slag i syfte att klarlägga de spörsmål, som äger samband med frågan om ratificering för Sveriges del av konventionen.

Preliminära resultat av utredningarna jämte därpå grundade förslag har av kollegium tillställts följande myndigheter och sammanslutningar, nämligen generaltullstyrelsen, lotsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges segelfartygsförening, Föreningen för inre vattenvägar, Skärgårds- och målarflottornas rederiförening, Sveriges varvsindustrieförening, Föreningen Sveriges mindre varv, Svenska hamnförbundet, Svenska skeppsmätareföreningen samt Lotsförbundet. Vid särskilt anordnat sammanträde hos kollegium den 21 oktober 1952 har överläggning hållits med representanter för nyssnämnda myndigheter och sammanslutningar, vilka sedermera, med undantag av Skärgårds- och målarflottornas rederiförening,

inkommit med yttranden i saken. Skrivelse i ärendet har jämväl inkommit från Aktiebolaget Oskarshamns varv.

Kommerskollegium har därefter den 22 december 1952 avgivit det infortrade utlåtandet. Detta har av kollegium den 24 januari 1953 kompletterats med en skrivelse rörande vissa erforderliga författningsändringar.

Yttrande av kommerskollegium.

Kommerskollegium lämnar i sitt utlåtande en redogörelse för de viktigaste olikheterna mellan de internationella skeppsmättningsreglerna och de nuvarande svenska bestämmelserna. Denna redogörelse överensstämmer med de förut lämnade uppgifterna i ämnet. I samband härmed omnämner kollegium, att utrikesdepartementet den 15 oktober 1952 till kollegium överlämnat en från härvarande brittiska ambassad avgiven verbalnote av innchäll, att brittiska regeringen funnit önskvärt att de brittiska skeppsmättningsreglernas bestämmelser om drivkraftsavdraget modifieras i enlighet med därutinnan upprättat förslag i syfte att åstadkomma bättre förhållanden med avseende å fartygs konstruktion; i anslutning därtill har anhållits om upplysning, huruvida svenska regeringen är villig att ändra sina skeppsmättningsregler i överensstämmelse med förslaget. Liknande förfrågningar har gjorts på andra håll. Amerikanska vederbörande har anslutit sig till det engelska förslaget.

Ett genomförande av den föreslagna ändringen betyder enligt kommerskollegium i sak, att fartyg, vars maskinrum är litet i förhållande till bruttodräktigheten (fall då maskinrumsvolymen uppgår till högst 13 procent av bruttodräktigheten), skulle erhålla ett större drivkraftsavdrag än det som beräknas efter den engelska maskinavdragsregeln i dess nuvarande utformning. Den minskning i nettodräktigheten, som skulle föranledas härav, blir olika för olika fartyg och varierar enligt kollegium i stort sett mellan 4 och 9 procent av bruttotonalet. För exempelvis ett segelfartyg med hjälpmaskin med en nettodräktighet av 100 registerton skulle minskningen bli 6—12 registerton. Genom en ändring i enlighet med förslaget skulle den förut nämnda diskontinuiteten vid gränsen 13 procent bli mindre framträdande.

Kollegium, som efter ytterligare prövning kommer att yttra sig om den engelska framställningen, framhåller i detta sammanhang, att om den föreslagna ändringen genomföres utan att motsvarande modifikation sker i de internationella reglerna, detta kan komma att medföra komplikationer med avseende å ratifikationen av 1947 års skeppsmättningskonvention, därest icke särskilda anstalter vidtages.

Vid redogörelsen för de internationella reglernas begränsning av avdragsstorleken för båtsmansförråd och vattenbarlastrum framhåller kommerskollegium, att även om Oslokonventionen icke skulle komma att antagas för Sveriges del, det av hänsyn bland annat till praxis i andra länder icke i längden torde låta sig göra att utan begränsning medgiva avdrag för sådana ut-

rymmen. Vad angår avdraget för vattenbarlastrum omnämner kollegium, att Förenta Staternas skeppsmättningsregler icke innehåller bestämmelser om begränsning av avdraget för sådana rum. »Bona fide»-vattenbarlasttankar blir vid mätning i Förenta Staterna uteslutna ur bruttodräktigheten, och inverkan på fartygets nettodräktighet blir i stort sett densamma som vid tillämpning av avdragsmetoden. Om Förenta Staterna icke skulle biträda konventionen och icke heller ändra sina skeppsmättningsregler i nu ifrågavarande avseende, skulle sålunda icke-amerikanska fartyg, för vilka vattenbarlastavdraget blivit begränsat, komma i sämre läge vid besök i Förenta Staterna än fartyg hemmahörande där. Ett sådant missförhållande bör emellertid enligt kommerskollegiets mening kunna undvikas genom att sådana svenska fartyg med särskilt stora rum för vattenbarlast, som skall besöka amerikanska hamnar, efter överenskommelse förses med appendix-mätbrev, angivande dräktigheten i överensstämmelse med därstädes gällande regler. Betydande olägenheter är visserligen förknippade med dylika appendix, men därest Förenta Staterna bibehåller sina nuvarande mättningsregler, torde man enligt kollegium icke kunna komma ifrån att i begränsad omfattning införa sådana appendix för vissa slag av fartyg, oavsett om konventionen träder i kraft eller icke. Ett aktuellt lagförslag hos amerikanska kongressen innehåller enligt kollegium också underlag för sådana appendix.

I anslutning till vad som anföres rörande den avgiftsfrihet i svenska hamnar för vissa rum, som nu genom resolution kan medgivas passagerarfartyg som idkar fart i Östersjön eller vissa näraliggande vatten, anför kollegium, att det vid en övergång till de internationella reglerna torde kunna bli nödvändigt att utfärda särskilda bestämmelser, varigenom nu gällande förmån bevaras.

I syfte att erhålla närmare upplysningar om förändringarna i fartygens dräktighetstal vid en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna har inom kommerskollegium företagits en undersökning, vilken omfattar praktiskt taget hela beståndet år 1949 av svenska maskindrivna handelsfartyg. I första hand har därvid medtagits alla registrerade fartyg, men därutöver har man på olika vägar sökt få med så många som möjligt av övriga förekommande fartyg. Av de senare har flertalet en nettodräktighet understigande 20 registerton; många är fiskefartyg och bogserfartyg. Jämförelse har gjorts mellan brutto- och nettodräktigheter beräknade enligt det nu gällande svenska systemet och motsvarande dräktigheter beräknade enligt den engelska mättningsmetoden sådan denna tillämpas i Sverige i samband med utfärdande av Swedish Certificate of British Tonnage.

Vid beräkning av fartygs dräktighet i och för utfärdande av Swedish Certificate of British Tonnage hämtas flertalet uppgifter från ifrågavarande fartygs svenska mätbrev och i stort sett är det endast uteslutna rum och maskinrummet som omnämes och beräknas på nytt. Bl. a. på grund av detta förhållande är bruttodräktighet och nettodräktighet, som upptages i sådant tilläggs-mätbrev, icke helt desamma som de, vilka beräknats efter mätning

i full överensstämmelse med de internationella reglerna. Bruttodräktigheten enligt de internationella reglerna kommer sålunda för en del fartyg allt något överstiga motsvarande dräktighet enligt Swedish Certificate of British Tonnage, under det att förhållandet kan vara det motsatta för andra fartyg. Detsamma gäller i fråga om nettodräktigheten. Procentuellt sett blir emellertid skillnaderna i allmänhet obetydliga vad beträffar såväl brutto- som nettodräktighet.

Undersökningen omfattar totalt 3 559 fartyg. Den del av undersökningsmaterialet, som kommit till direkt användning vid den jämförande undersökningen, gäller 1 943 fartyg, samtliga mätta enligt såväl svensk som engelsk regel. Beträffande återstoden, 1 616 fartyg (därav 272 fiskefartyg, 207 bogserbåtar, 334 segelfartyg med hjälpmaskin samt 224 mindre passagerarfartyg), saknas uppgifter om dräktigheterna enligt den engelska regeln.

För att kunna draga säkra slutsatser angående de allmänna verkningarna av en övergång från svenskt till engelskt netto såsom grund för beräkning av sjöfartsavgifterna har kommerskollegium funnit det nödvändigt att komplettera undersökningen av fartygsbeståndet med uppgifter angående fartygstrafiken. I sådant syfte har en undersökning utförts, avseende tonnagedifferenserna för fartyg som under år 1949 erlagt fyr- och båkavgift i Stockholms tullhamn (i det följande benämnd stockholmsundersökningen). I stort sett torde denna undersöknings resultat få anses representativa för riket i dess helhet.

Huvudresultatet av beståndsundersökningen kan sammanfattas i nedanstående uppgifter om dräktigheter och relationstal, därvid nettodräktigheten enligt det svenska mätningssystemet betecknats med 100.

| Antal fartyg | S v e n s k | | E n g e l s k | |
|--------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | bruttodräktighet | nettodräktighet | bruttodräktighet | nettodräktighet |
| | Registerton | | Registerton | |
| 1943 | 2 037 645 | 1 411 786 | 2 035 607 | 1 098 661 |
| Relationstal | 144,3 | 100 | 144,2 | 77,8 |

Bruttodräktigheten utfaller enligt dessa uppgifter praktiskt taget lika efter de båda mätningssystemen, under det att nettodräktigheten enligt det engelska mätningssystemet i genomsnitt uppgår till 77,8 procent av den svenska avgiftspliktiga dräktigheten. Till jämförelse må nämnas, att stockholmsundersökningen, som avser trafiksiffror, givit till resultat ett motsvarande relationstal av 78,4.

En övergång till de internationella skeppsmätningsreglerna kommer emellertid att medföra väsentligt olika verkningar för skilda slag av fartyg. I nedanstående sammanställning av uppgifter, baserade på de nyssnämnda statistiska undersökningarna, belyses förhållandet mellan engelsk och svensk nettodräktighet, såvitt angår olika kategorier av fartyg.

Relationstal
(engelskt netto
i % av svenskt)

Stockholmsundersökningen:

| | |
|-----------------------------------|------|
| Torrlastfartyg, ångfartyg | 77,5 |
| motorfartyg | 73,5 |
| Tankfartyg, motorfartyg | 78,8 |
| Segelfartyg med hjälpmaskin | 91,1 |

Beståndsundersökningen:

| | |
|--|-------|
| Trampfartyg, ångfartyg | 79,4 |
| motorfartyg | 77,0 |
| Tankfartyg, under 1 000 ton brutto | 82,3 |
| över 1 000 ton brutto | 78,7 |
| Malmtransportfartyg | 78,8 |
| Specialfartyg med kylisolering | 46,9 |
| Segelfartyg med hjälpmaskin | 91,4 |
| Mindre motorlastfartyg, under 500 ton brutto | 80,3 |
| Passagerarfartyg, stora | 78,0 |
| medelstora ¹ | 72,0 |
| Fiskefartyg | 77,2 |
| Bogserfartyg | 23,9 |
| Pråmar | 100,0 |

Sammanställningen visar att vissa slag av fartyg — kylrumsfartyg och bogserfartyg — vid mätning enligt det engelska systemet erhåller en sänkning av nettodräktigheten, som är avsevärt större än den genomsnittliga. För andra fartygsslag åter blir förändringarna i tontalssiffrorna betydligt mindre än vad genomsnittstalet anger. Den största avvikelserna härutinnan visar pråmarna, vilkas nettodräktighet blir oförändrad. Även beträffande segelfartygen med hjälpmaskin är avvikelserna påfallande. Anmärkningsvärd är den relativt stora skillnaden mellan relationstalen för sistnämnda slag av fartyg (91,1 och 91,4), vilka samtliga har en bruttodräktighet understigande 500 register-ton, och motsvarande tal för motorlastfartygen av samma storleksordning (80,3). Påpekas må att inom en och samma fartygsgrupp rätt betydande avvikelser kan förekomma från det för gruppen gällande genomsnittstalet. Detta gäller bland annat de för malmlast konstruerade fartygen.

Beträffande verkningarna på de svenska sjöfartsaavgifterna av en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna anför kommerskollegium, att då man enligt de statistiska undersökningarna har att räkna med en genomsnittlig sänkning av det avgiftspliktiga tonnaget med 23 procent, avgiftssatserna måste höjas med i genomsnitt 30 procent, därest samma totalbelopp som förut skall inflyta. Vidare måste i taxorna före-

¹ Samtliga ifrågavarande fartyg åtnjuter enligt särskilda resolutioner avgiftsfrihet i svenska hamnar för vissa i nettodräktigheten inräknade passagerarrum. En jämförelse mellan »resolutionsnettot» och den engelska dräktigheten ger för dessa fartyg relationstalet 97,0.

kommande tontalsgränser justeras. Då emellertid förändringarna i fartygens nettodräktighet blir olika för skilda kategorier av fartyg, skulle en efter genomsnittet anpassad avgiftshöjning för åtskilliga fartyg medföra en ökad avgiftsbelastning. Det synes kollegium uppenbart, att man i möjligaste mån bör söka förebygga en sådan inverkan av en övergång till det internationella mätningssystemet.

För detta ändamål har kommerskollegium föreslagit, att beträffande sådana vid övergången existerande fartyg, vilkas nettodräktighet enligt de internationella mättningsreglerna uppgår till mer än 77 procent av motsvarande dräktighet enligt nu gällande svenska bestämmelser, till grund för avgiftsberäkningen i svenska hamnar och farleder lägges sistnämnda dräktighet reducerad med 23 procent. En dylik bestämmelse skulle enligt kollegiets mening särskilt för segelfartygen med hjälpmaskin och pråmarna få stor betydelse. Därest fartygets vid övergången gällande svenska mätbrev förses med påteckning, utvisande det tontal, som skall utgöra underlag för avgiftsberäkningen, anses någon svårighet icke möta vid tillämpningen av angivna beräkningsgrund. För sådan påteckning bör mätbrevet inom viss tid uppvisas antingen för kommerskollegium eller för vederbörande tullkammare. För den händelse fartyget senare undergår förändring och till följd därav blir ommätt och försett med nytt internationellt mätbrev, skall enligt kollegiets avsikt i fortsättningen den i sistnämnda mätbrev angivna nettodräktigheten läggas till grund för avgiftsberäkningen.

Jämlikt förordningen den 4 juni 1937 (nr 335) om *fyr- och båkavgift* skall sådan avgift med vissa undantag erläggas för varje fartyg, som ankommer från eller avgår till utrikes ort. Avgiften utgår sedan den 1 juli 1952 med 50 öre för varje registerton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet. För fartyg, för vilket under ett kalenderår avgift erlagts två gånger, skall dock avgiften därefter under samma år utgå för den del av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1 500 registerton, med allenast 20 öre för varje registerton. Befriade från fyr- och båkavgift är bland annat fartyg, vilkas avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 registerton. Under vissa förutsättningar åtnjutes befrielse från fyr- och båkavgift för fartyg, vars till svensk hamn bestämda last uppgår till minst en tiondel av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, beräknad efter närmare angivna grunder. Från och med den 1 februari 1926 utgår fyr- och båkavgiften med en tillfällig förhöjning av fem procent såsom bidrag till täckande av de med statens isbrytningsverksamhet förenade kostnaderna.

Kommerskollegium föreslår, att vid en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna de nuvarande avgiftssatserna 50 och 20 öre höjes med 30 procent till respektive 65 och 26 öre samt att gränsen 1 500 registerton sänkes till 1 200 registerton. Genom avgiftshöjningen skulle avgiftsinkomsten bli i stort sett oförändrad. Någon minskning skulle emellertid uppstå därigenom att sådana med svenskt mätbrev försedda fartyg, vilkas nettodräktighet vid mätning enligt de internationella reglerna nedgår med mer än 23 procent, skulle komma att erlagga mindre avgifter än tidigare.

Vid oförändrad trafik kan minskningen i de totala intäkterna enligt kollegium uppskattas till 200 000 kronor om året.

Vad beträffar den för avgiftsfrihet fastställda gränsen, 40 registerton, skulle densamma enligt kommerskollegium behöva sänkas till ungefär 30 registerton, därest i stort sett samma fartyg som hittills skulle avgiftsbeläggas. Den nu gällande 40-tonsgrensens synes emellertid kommerskollegium vara tämligen godtyckligt bestämd och det finns enligt kollegiets mening anledning att ifrågasätta, huruvida icke gränsen vid övergång till de internationella reglerna i stället bör höjas. Kollegium föreslår för sin del en höjning till 100 registerton, vilken främst skulle komma de mindre motorsegelarna till godo.

Det för avgiftsbefrielse i visst fall uppställda kravet på att den till svensk hamn bestämda lasten skall uppgå till en tiondel av fartygets nettodräktighet bör vid en övergång till de internationella reglerna enligt kollegium ändras till att avse en åttiondel. Kollegium föreslår vidare i rationaliserings-syfte vissa smärre förenklingar i avgiftsdebiteringen.

Enligt lotsförordningen den 4 juni 1937 (nr 330) utgår *lotspenningar* i förhållande till dels nettodräktigheten av det fartyg, som anlitar lots, dels den lotsade vägens längd (nautiska mil) med belopp, som angives i en vid förordningen fogad lotstaxa.

En övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna nödvändiggör enligt kommerskollegium, att tontalsgrupperna i taxan ändras. Förslag härutinnan ävensom beträffande eventuell justering av den för lotsfrihet stadgade tontalsgränsen — nu 100 registerton netto — avser kommerskollegium att avgiva framdeles efter samråd med lotsstyrelsen. Genom övergång till de internationella mättningsreglerna påkallas enligt kollegium även ändring av den särskilda taxan för lotsning å Trollhätte kanal.

Jämlikt kungörelsen den 9 juni 1939 (nr 306) angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m. utgår, med vissa undantag, *tonavgift* för fartyg, som avgår från Sverige till utrikes ort. Avgiften beräknas efter tontalet enligt svenskt eller därmed likställt utländskt mätbrev och utgår, om fartyget är svenskt eller tillhör en främmande nation i vars hamnar svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna, med fem öre men i annat fall med åtta öre för varje fullt registerton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet. För fartyg, som under samma kalendermånad avgår flera gånger från samma hamn, erlägges avgiften allenast en gång i månaden.

Kommerskollegium förklarar, att vid övergång till de internationella mättningsreglerna avgiftssatserna skulle behöva höjas med 1,5 respektive 2,4 öre för att i stort sett oförändrad avgiftsinkomst skall erhållas. Avgifterna anses böra bestämmas i hela öretal till sju respektive elva öre.

Avgift till svenska kgrkan i London utgår enligt kungörelse den 16 mars 1877 (nr 7) med 0,6 penny per ton för svenska handelsfartyg, som ingår till London, och med 0,3 penny per ton för dylika fartyg, som ankommer till någon annan hamn i England, Skottland eller Irland.

I Stockholms hamn utgår sedan gammalt en särskild avgift av sjöfarten till Danviks Hospital, de s. k. *danvikspenningarna*. Avgiften uttages av de från utrikes ort ankommande fartygen och utgår med ett halvt öre per ton för maskindrivna fartyg och med ett öre per ton för segelfartyg.

De s. k. *fattigpenningarna*, som likaledes utgår av fartyg som från utrikes ort ankommer till Stockholms hamn, utgör en avgift till Stockholms Borge- skaps änkehus. Avgiftssatserna överensstämmer med de för danvikspenningarna gällande.

Beträffande nu ifrågavarande tre avgifter har kommerskollegium i utlå- tande den 8 mars 1935 över sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande av år 1927, under framhållande av dessa avgifters irrationella natur, föreslagit, att avgifterna måtte bringas att upphöra samt att åtgärder måtte vidtagas i syfte att tillförsäkra de avgiftsberättigade institutionerna tillfredsställande ve- derlag härför. I detta sammanhang framför kollegium ånyo förslag om av- gifternas avskaffande. Om emellertid avgifterna bibehålles efter en över- gång till de internationella mättningsreglerna, måste enligt kollegium av- giftssatserna höjas för att avgiftsintäkterna icke skall nedgå. Beträffande avgiften till svenska kyrkan i London, anses avgiftsbeloppet i sådant fall böra bestämmas till 0,3 respektive 0,4 penny. Vad angår danvikspenningarna och fattigpenningarna bör enligt kollegium den för maskindrivna fartyg utgående avgiften lämpligen höjas till ett öre per ton. Någon justering av den för segelfartyg gällande avgiftssatsen anses icke erforderlig.

Jämlikt kungörelsen den 21 april 1950 (nr 152) om fastställelse av *hamn- och grundpenningstaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra far- ledsavgifter* ankommer det på kommerskollegium att fastställa dessa taxor. Vid en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna måste nu ifrågavarande avgifter till de delar de beräknas på grundval av fartygens nettodräktighet omräknas. Hur mycket avgifterna i varje enskilt fall be- höver höjas beror enligt kommerskollegium på sammansättningen av trafi- ken på vederbörande hamn, lastageplats eller farled. Med ledning av den statistiska undersökningen torde man enligt kollegium kunna ganska nära beräkna vilka ändrade avgiftssatser som ger ungefär oförändrad avgifts- inkomst. För hamnarna samt för vissa kanaler och andra farleder med mycket olikartad trafik anser kollegium det lämpligt, att man först upprät- tar en försökstaxa, som tillämpas ett år, och därefter med ledning av gjorda erfarenheter vidtager erforderliga justeringar. Någon ändring i 1950 års kungörelse anses icke påkallad.

Vad angår *verkningarna* med avseende å förhållan- det till utlandet framhåller kommerskollegium, att ett biträdande av Oslokonventionen för Sveriges del skulle medföra att de svenska fartygen ej längre skulle behöva förses med särskilt mätbrev enligt engelska regeln. Däremot skulle i förekommande fall alltså kvarstå behovet av tilläggs-mätbrev enligt Suez- och Panamakanalreglerna. Man torde nämligen enligt kollegium för närvarande icke kunna räkna med att Suezkanal- bolaget eller, såvitt angår Panamakanalen, Amerikas Förenta Stater kommer att övergiva de nuvarande kanalreglerna.

Antalet mätningar här i landet, avseende utländska fartyg, är enligt kommerskollegium relativt stort och den sammanlagda avgiftsuppbörden för sådana mätningar utgör en betydande del av den totala årsuppbörden av skeppsmätningssavgifter. För åren 1949—1951 uppgick sålunda i medeltal för utländska fartyg det årliga antalet mätningsförrättningar till 284 och däremot svarande årsuppbörd av mätningsavgifter till i runt tal 176 000 kronor. Motsvarande medeltal för alla slag av mätningar av svenska fartyg under samma tidsperiod var (antal) 755 och (kronor) 130 000.

Om Sverige antager de på det engelska systemet baserade internationella mätningsreglerna, skulle enligt kollegium utländska fartyg icke längre behöva förses med svenskt tilläggsmätbrev. Härvid förutsattes att Finland antager de internationella mätningsreglerna eller eljest anpassar bestämmelserna om uteslutning av rum efter engelsk praxis. Vidare skulle partiella ommätningar av utländska fartyg vid besök i svensk hamn icke behöva förekomma annat än i undantagsfall. Härigenom skulle skeppsmätningssarbetet i landet undergå en icke obetydlig minskning, varjämte av sådant arbete betingade mätningsavgifter till stor del skulle bortfalla.

Även sedan skeppsmätningsskonventionen trätt i kraft för Sveriges del, torde dock enligt kommerskollegium fullständiga mätningar av utländska fartyg i svensk hamn bli i viss utsträckning erforderliga. Dylika mätningar föranledes i allmänhet av att fartyget saknar mätningshandling, utfärdad av det egna landets myndighet, eller att ömsesidigt avtal om godkännande av mätbrev icke träffats mellan Sverige och fartygets hemland. Det kommer givetvis även i fortsättningen att inträffa att utländska fartyg, som saknar hemlandsmätbrev, besöker svenska hamnar. Man bör även räkna med fortsatt traktatlöst tillstånd beträffande en del länder, vilkas fartyg besöker Sverige. Om Sverige ansluter sig till skeppsmätningsskonventionen, kommer det emellertid enligt kommerskollegiets mening att bli betydligt lättare än nu att träffa skeppsmätningssavtal, eftersom praktiskt taget alla länder, som härvidlag kan komma ifråga, tillämpar mätningsregler, som i allt väsentligt överensstämmer med dem som ligger till grund för konventionen.

I detta sammanhang erinrar kommerskollegium om att vid en övergång till de internationella mätningsreglerna nu bestående avtal om ömsesidigt erkännande av mätbrev måste, såvitt angår länder som icke anslutit sig till konventionen, ersättas med nya överenskommelser i ämnet.

Kommerskollegium anför vidare, att en övergång till de internationella skeppsmätningssreglerna även får verkningar i andra hänseenden. Det har sålunda varit nödvändigt att genomgå ett stort antal författningar rörande sjöfart, sjösäkerhet, lots- och tullväsendet m. m., i vilka fartygens storlek anges efter dräktighet. I en särskild bilaga, till vilken här må hänvisas, har kollegium gjort en sammanställning av de författningar, som härvidlag kommer i fråga.

I författningarna förekommande storleksgränser är baserade på antingen brutto- eller nettodräktigheten. Eftersom fartygens bruttodräktighet, utom

i undantagsfall, endast i ringa mån påverkas av en övergång till det nya mätningssystemet, anser kommerskollegium, att ändring i regel icke behöver göras i författningar, som hänför sig till bruttodräktigheten. Detta gäller bl. a. ett flertal författningar rörande sjöfartssäkerheten, såsom lagen om tillsyn å fartyg, förordningen angående fartygs byggnad och utrustning, kungörelsen angående bostäder å fartyg samt nyttjandeförordningen. Undantag anses emellertid böra göras beträffande befälsförordningen. För erhållande av behörighetsbevis, såsom skepparbrev, styrmansbrev och kaptensbrev, uppställs i förordningen bl. a. krav på viss tids tjänstgöring å fartyg av i varje särskilt fall angiven minimibruttodräktighet. De förändringar i fartygens bruttodräktighet, som föranledes av en övergång till annat mätningssystem, kan särskilt beträffande småfartygen få till följd att viss tjänst, som enligt nu gällande ordning är kvalificerande, i fortsättningen icke kommer att berättiga till ifrågakommande slag av behörighetsbevis. En anpassning av förevarande bestämmelser efter de nya mätningsreglerna synes kollegium vid sådant förhållande nödvändig.

Jämväl sådana i författningar förekommande tontalsgränser, som avser fartygs nettodräktighet, anses av kommerskollegium i flertalet fall kunna utan olägenhet bibehållas. Detta gäller bl. a. den i sjölagen fastställda gränsen för registreringsplikt, 20 registerton, och tontalsgränserna i lagen med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin, lagen om utsträckt tillämpning av samma lag, lagen om straff för olovlig varuinförsel och lagen om straff för olovlig varuutförsel. Kollegium påpekar särskilt, att bibehållandet av de nuvarande tontalsgränserna i sistnämnda fyra lagar kommer att medföra en skärpning med avseende å tillämpningen av ifrågavarande med riksdagen beslutade författningar.

Vad angår sjöarbetstidslagen undantages enligt 1 § 2 mom. f) i lagen från dennas tillämpning arbete som utföres av person, anställd å fartyg — annat än segelfartyg med eller utan hjälpmaskin — med en nettodräktighet understigande 20 registerton, såvida ej Kungl. Maj:t om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat. Det synes kommerskollegium naturligt att sådana existerande fartyg, å vilka sjöarbetstidslagen nu är tillämplig men som efter en övergång till de internationella skeppsmätningsreglerna skulle komma under 20-tonsgåransen, även efter införandet av det nya mätningssystemet blir underkastade lagens bestämmelser. Ett stadgande härom synes kollegium, med hänsyn till den i lagen åt Kungl. Maj:t lämnade befogenheten, kunna utfärdas i administrativ ordning.

Kommerskollegium framhåller vidare, att grunderna för beräkningen av lotspersonalens lotsningsersättning — vars storlek beror på den lotsade väglängden och fartygets nettodräktighet — och förtöjningspenningar — som sammanhänger med fartygets nettodräktighet — bör omprövas, eftersom man i möjligaste mån bör undvika, att övergång till ett annat skeppsmätningssystem får inflytande på de avlöningsförmåner, som tillkommer personal i allmän tjänst. En övergång till de internationella reglerna kommer enligt kollegium även att nödvändiggöra ändring av den särskilda taxan för extra tullförrättningar.

Enligt den vid tulltaxeförordningen fogade tulltaxan skall för fartyg och båtar av järn med en nettodräktighet av 40 registerton eller därunder (stat. nr 1924—1933) erläggas tull med tio kronor för varje hundratal kronor av fartygets värde. Andra fartyg är, med undantag av vissa lustfartyg, fria från tull. Om vid övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna 40-tonsgården bibehålles oförändrad, kommer detta att innebära en utsträckning av tullplikten till fartyg, som för närvarande är tullfria. Ehuru det endast undantagsvis lär förekomma, att järnfartyg av nu ifrågavarande storlek förvärvas från utlandet, synes det dock kollegium lämpligt att tulltaxan anpassas efter de nya mättningsreglerna. Enligt kollegium synes det ändamålsenligt att den nuvarande nettotonsgränsen utbytes mot gränsen 70 bruttoton. Då emellertid tulltaxan för närvarande är under omarbetning av 1952 års tulltaxekommitté, framlägger kollegium icke något förslag till författningsändring utan föreslår, att frågan härom överlämnas till tulltaxekommitténs övervägande.

Såvitt angår författningar, vilkas ändring förutsätter riksdagens medverkan, erfordras enligt kollegium nu ändring allenast av lagen om inteckning i fartyg. Enligt denna lag fordras för att fartyg skall kunna intecknas, förutom att fartyget är infört i fartygsregistret, att det har en dräktighet av fem registerton eller därutöver. Med dräktighet avses härvid nettodräktighet. Kommerskollegium föreslår, att vid en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna de i lagen stadgade förutsättningarna för inteckningsbarhet ändras så att icke några fartygskategorier, som nu kan intecknas, i anledning av de sänkta nettodräktigheterna enligt det nya mättningsystemet uteslutes från inteckningsbarhet. En närmare redogörelse för kollegiets förslag i detta hänseende torde få lämnas vid anmälan av nästa ärende i statsrådsprotokollet.

Beträffande sådana författningar, vilkas ändring icke kräver riksdagens medverkan, avser kommerskollegium att framdeles avgiva förslag rörande erforderliga ändringar.

Under hänvisning till vad i det föregående anförts förklarar kommerskollegium, att kollegium finner starka skäl tala för att den i Sverige för närvarande tillämpade skeppsmättningsmetoden utbytes mot det engelska systemet i den form detta erhållit i de till 1947 års Oslokonvention fogade internationella skeppsmättningsreglerna, vilka synes kollegium väl ägnade att utgöra grundval för det svenska skeppsmättningsväsendet. Ehuru detta icke i och för sig kräver svensk anslutning till konventionen, enär de internationella reglerna väl kan tillämpas såsom nationellt mättningsystem, anser kollegium naturligt, att konventionen biträdades av vårt land. Försiktigheten synes emellertid kollegium bjuda att en ratificering av konventionen icke sker omedelbart utan att man avvaktar andra staters ställningstagande till ratifikationsfrågan, så att Sverige icke kommer att bindas av konventionen förrän garantier vunnits för en tillfredsställande anslutning. Härför talar främst den omständigheten att vårt land icke bör avhända sig sin handlingsfrihet, för den händelse mättningsystemet i de stora sjöfartsnationer — England

och Amerikas Förenta Stater — vilkas mätningssvåsen tjänat som förebild för konventionens mättningsregler, skulle undergå mera väsentliga modifierationer innan konventionen blivit gällande. En avvaktande hållning är enligt kollegiets mening även motiverad med hänsyn till att konventionen för Sveriges del i vart fall icke bör träda i kraft, innan de organisatoriska förutsättningarna för en övergång till det nya systemet blivit tillrättalagda. Kollegium hemställer, att konventionen måtte föreläggas 1953 års riksdag för godkännande med förbehåll om rätt för Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för ratificeringen under hänsynstagande till förut angivna synpunkter.

Övriga yttranden.

Förslaget om en svensk övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna möter icke motstånd från *Sveriges redareförening*, som i princip ansluter sig till tanken att bringa de svenska skeppsmättningsreglerna i överensstämmelse med de engelska reglerna. En förutsättning, som Redareföreningen uppställer, är emellertid att utfärdade internationella mätbrev kommer att godkännas i andra länder. Fördelarna med en övergång till de nya mättningsreglerna skulle nämligen enligt föreningen i stort sett utebliva, därest svenska fartyg även framdeles bleve nödsakade att utomlands förete särskilda mätbrev, utfärdade enligt den engelska regeln. Även om en dylik skyldighet skulle föreskrivas endast i ett eller annat främmande land, som trafikerar av ett större antal svenska fartyg, skulle de eftersträvade fördelarna väsentligen förringas. Man bör därför enligt Redareföreningen i första hand från vederbörande brittiska myndigheter men även från myndigheterna i övriga länder, som beröres eller kan komma att beröras av svensk sjöfart, införskaffa bindande försäkran att mätbrev, utfärdade enligt reglerna i 1947 års Oslokonvention, kommer att godtagas.

I samtliga övriga till kommerskollegium inkomna yttranden blir tanken att Sverige skall övergå till de internationella skeppsmättningsreglerna tillstyrkt eller lämnad utan erinran. *Sveriges varvsindustriförening* framhåller dock samtidigt, att vissa bestämmelser i de internationella reglerna är otidsenliga och att reglerna i ett större internationellt sammanhang bör göras till föremål för debatt och omarbetning. Då Varvsindustriföreningen tillstyrker en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna, förutsätter föreningen, att reglerna antages internationellt och i synnerhet av de mera betydande sjöfarande nationerna, däribland England och Amerikas Förenta Stater, och att samma praxis vid mätningen kommer att tillämpas i alla anslutna stater. Föreningen förutsätter vidare, att om England ändrar sina nuvarande regler rörande drivkraftsavdraget, ändringen kommer att tillämpas även i de internationella reglerna.

Sveriges varvsindustriförening och *Föreningen Sveriges mindre varv* framhåller vidare bland annat, att det är en fördel, att bruttodräktigheten enligt de internationella skeppsmättningsreglerna blir något mindre än enligt nuvarande svenska bestämmelser. Skillnaden anses vara ingalunda betydelselös

för fartyg under 500 ton brutto, för vilka enligt sjöarbetstidslagen fortfarande tvåvaktssystem får tillämpas. Efter en övergång till de internationella reglerna skulle utan en betungande ökning av besättningens storlek lika stora fartyg kunna nyttjas i Sverige som de, vilka nu bygges för utländska redare.

Av några organisationer, som är positivt inställda till en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna, förordas att Sverige tills vidare håller sig avvaktande då det gäller formell anslutning till 1947 års Oslokonvention. Sålunda anför *Stockholms rederiförening* och *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*, att de fördelar, som står att vinna genom övergång från svensk sida till den mera internationellt betonade engelska regeln, i stort sett skulle lika väl vinnas, därest man i den svenska lagstiftningen införde i konventionen föreslagna regler utan att formellt biträda själva konventionen som sådan. Sålunda bör enligt föreningarnas mening svenska mätbrev, som utställes enligt engelska regeln, kunna accepteras i de länder där engelsk mätning tillämpas, i första hand Storbritannien, varom bindande försäkran måste inhämtas innan övergången beslutas. Likaså bör man från svensk sida kunna godtaga mätbrev enligt den engelska regeln, utfärdade i främmande land, så snart man här övergått till sagda regel och följaktligen tillämpar den även för avgiftsdebiteringen. Mot en ratificering talar enligt föreningarnas mening även, att varken England eller Amerikas Förenta Stater anslutit sig till 1947 års Oslokonvention samt att man för närvarande i England är i färd med att utarbeta en modifikation av den engelska regeln. Därest detta arbete skulle krönas med framgång och leda till att de brister, som dock vidlåder även den engelska regeln i dess nuvarande form, helt eller delvis elimineras, kan man enligt föreningarna vänta att England icke heller i fortsättningen ansluter sig till Oslokonventionen, som bygger på regeln i dess nuvarande form. Därest man vid senare tillfälle från svensk sida vill antaga en sådan modifikation av den nuvarande engelska regeln och verka för dess internationella tillämpning, är det enligt föreningarnas mening uppenbarligen en styrka, därest man då icke är bunden av Oslokonventionen.

Sveriges redareförening anser likaledes, att det bör övervägas, huruvida det icke är lämpligt, att man i den svenska lagstiftningen inarbetar reglerna i 1947 års Oslokonvention utan att tills vidare ratificera densamma. Såsom skäl härför åberopar Redareföreningen främst, att därest mätningsreglerna i England och Amerikas Förenta Stater — vilka icke torde komma att ratificera Oslokonventionen — ändras, detta kan medföra att man i dessa länder icke längre godtager mätbrev enligt konventionen. Därest vårt land är bundet av konventionen, kan i sådant läge vår lagstiftning icke ändras, med mindre vi antingen uppsäger vår anslutning till konventionen eller också föranstaltar om en ändring av dess regler. Detta skulle taga avsevärd tid i anspråk, under vilken tid svenska fartyg skulle utsättas för risken att behöva undergå ommätning i utlandet.

Svenska hamnförbundet ifrågasätter, om det är riktigt att Sverige ratificerar konventionen utan att förvissa sig om Englands och Förenata Staternas inställning.

Vad angår sjöfartsavgifterna anför *Sveriges redareförening*, att eftersom skeppsmätningreglerna utgör grundvalen för avgiftsdebiteringen, en övergång till ändrade mättningsregler i vissa fall kan leda till en ökad avgiftsbelastning. Dylika i och för sig icke åsyftade konsekvenser skulle i dagens läge komma så mycket mer olämpligt som de statliga sjöfartsavgifterna helt nyligen undergått en väsentlig höjning. Föreningen motsätter sig därför bestämt varje förslag, som kan komma att medföra en ytterligare höjning av nu utgående sjöfartsavgifter. *Sveriges varvsindustrieförening* förutsätter likaledes, att någon ytterligare belastning på sjöfartsnäringen icke uppkommer och *Föreningen Sveriges mindre varv* rekommenderar, att ändringarna i hamntaxor m. fl. pålagor göres på ett sådant sätt, att det svenska kusttonnaget ej behöver vidkännas högre driftskostnader.

Ett av kommerskollegium utsänt preliminärt förslag av innehåll dels att sjöfartsavgifterna vid en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna uppräknas med blott 25 procent och dels att, där så erfordras för undvikande av ökad avgiftsbelastning å existerande fartyg försedda med svenskt måtbrev, till grund för avgiftsberäkningen i svenska hamnar skall läggas det tontal, som motsvarar 80 procent av fartygens avgiftspliktiga dräktighet enligt nu gällande svenskt måtbrev, tillstyrkes av *Stockholms rederiförening* och *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*. Föreningarna anser emellertid, att den sistnämnda regeln bör kompletteras så att den verkar även för nya fartyg, som bygges, och för fartyg, som ombygges så att ett slopande av det äldre måtbrevet blir nödvändigt. *Svenska hamnförbundet* finner det sannolikt, att kommerskollegiets preliminära förslag kommer att medföra en avgiftsbelastning, som så nära som möjligt ansluter sig till de nuvarande förhållandena, samtidigt som den underlättar upprättandet av nya hamn- och farledstaxor, enligt vilka med det nya mätningssystemet uppnås samma totala uppbördssumma som med nu gällande bestämmelser. Förbundet ifrågasätter dock, om Kungl. Maj:t eller kommerskollegium äger rätt att låta en annan dräktighet än den i måtbrev upptagna ligga till grund för avgiftsbetalning i kommunala och enskilda hamnar. Systemet har tillämpats ända sedan 1880 i fråga om s. k. resolutionstonnage, men rättsgrunden synes förbundet vara osäker. *Sveriges segelfartygsförening*, som understryker angelägenheten av att motorseglarna icke behöver vidkännas ökad avgiftsbelastning, förordar att avgifterna utjämnas enligt kommerskollegiets preliminära förslag.

Vad angår kanal-, seglations- och hamnavgifterna inom rikets inre vattenvägar förutsätter *Föreningen för inre vattenvägar*, att fartygens ändrade registertontal ej i och för sig kommer att medföra någon nämnvärd reell förändring av ifrågavarande avgifter. För att åvägabringa i möjligaste mån rättvisa och likformiga taxeändringar samt underlätta taxerevideringar vid de mindre kanalerna, vilka uteslutande trafikeras av fartyg med en dräk-

tighet mindre än 200 nettoregisterton, bör enligt föreningens mening inverkan av övergången till de internationella mätningsreglerna för detta mindre och i viss mån speciella tonnage särskilt utredas. *Vattenfallsstyrelsen* förutsätter, att någon minskning av inkomsterna på Trollhätte och Säffle kanaler ej behöver inträda.

Generaltullstyrelsen framför önskemål om att fyr- och båkavgiften bestämmas till jämna tiotal ören för ton räknat.

Vad angår övriga författningsfrågor anför *generaltullstyrelsen*, att en inom styrelsen företagen undersökning av de författningar, vilka närmare berör tullverket, givit vid handen, att flertalet av författningarna icke torde behöva ändras vid en övergång till det internationella skeppsmätningssystemet. De förslag rörande författningsändringar, vilka styrelsen funnit behövliga, har upptagits av kommerskollegium i dess utlåtande, varför ändringarna här icke närmare beröres.

Lotsstyrelsen framhåller, att bl. a. den särskilda taxan för lotsningsersättning till lotspersonalen måste omarbetas för att icke rubbningar skall uppstå i lotspersonalens inkomstförhållanden. Dessutom erfordras en anpassning av tontalsgränsen för lotsfrihet. Vidare bör förtöjningspenningarna bli föremål för justering. *Lotsförbundet* förutsätter, att övergången till ett nytt mätningssystem icke kommer att rubba lotspersonalens inkomster och inkomstmöjligheter.

Departementschefen.

Skilda system för skeppsmätning användes i de sjöfartsidkande länderna. I flertalet av dessa tillämpas den s. k. engelska regeln såsom nationell mätningsregel. Bortsett från de särskilda bestämmelser, som gäller i hamnar vid Donaumynningen samt för fart genom Suezkanalen och Panamakanalen, står egentligen endast Sverige, Belgien och Finland utanför den internationella likformigheten i stort. Av de sistnämnda staterna tillämpar Sverige och Belgien alltså den eljest övergivna s. k. tyska regeln. Ifrågavarande två länders skeppsmättningsregler förete inbördes skiljaktigheter i vissa avseenden. Finlands skeppsmättningsbestämmelser bygger på den engelska regeln i fråga om beräkningen av det s. k. drivkraftsavdraget (det avdrag för maskinrum m. m. som göres vid bestämmandet av ett fartygs nettodräktighet) men skiljer sig beträffande bestämmandet av bruttodräktigheten i vissa hänseenden från vad som gäller i länder, vilka helt tillämpar det engelska mätningssystemet.

Frånvaron av enhetliga regler på förevarande område innebär med hänsyn till sjöfartsnäringens internationella karaktär betydande olägenheter. Frågan om en reformering av de svenska skeppsmättningsbestämmelserna har under lång tid varit aktuell och har varit föremål för ett flertal utredningar och förslag. På det internationella planet har man länge strävat efter likformighet inom skeppsmätningen i skilda länder. Bl. a. gjorde Nationernas förbund betydande insatser på detta område. Främst härutinnan må nämnas

att förbundets tekniska kommitté för skeppsmätningsfrågor avgivit ett förslag till internationella skeppsmätningsregler (International Regulations for Tonnage Measurement of Ships), daterat den 30 juni 1939. Ifrågavarande regler överensstämmer så gott som helt med det nu gällande engelska skeppsmätningssystemet.

Efter det senaste världskrigets slut togs från norsk sida initiativ till en konferens i Oslo år 1947 rörande ett enhetligt skeppsmätningssystem. Vid konferensen upprättades en konvention, i vilken de fördragsslutande regeringarna bl. a. förbinder sig att tillämpa de nyssnämnda internationella skeppsmätningsreglerna, vilka såsom bilaga fogades till konventionen. Konventionen undertecknades av representanter för Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Nederländerna och Norge men har hittills ratificerats blott av de tre sistnämnda staterna. För att konventionen skall träda i kraft kräves ratifikation av ytterligare minst två länder.

I de yttranden som avgivits rörande frågan om Sveriges ratifikation av Oslokonventionen har en svensk övergång till de på det engelska mätningssystemet byggda internationella skeppsmätningsreglerna genomgående i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I flera yttranden har dock härvid uppställtts det villkoret att reglerna godtages internationellt och i synnerhet av de mera betydande sjöfartsidkande nationerna, däribland Storbritannien och Amerikas Förenta Stater, så att icke på grundval av reglerna utfärdade internationella mätbrev behöver kompletteras med särskilda mätbrev enligt de engelska reglerna. En annan förutsättning har varit, att det svenska fartygsbeståndets avgiftsbörda icke ökas genom övergången till det nya mätningssystemet.

Beträffande frågan om Sveriges ratificering av Oslokonventionen har såväl kommerskollegium som flera andra remissinstanser förordat, att väl bemyndigande till ratificering utverkas men att ratificeringen icke sker nu omedelbart utan att vårt land ställer sig avvaktande, så att icke Sverige bindes av konventionen, förrän garantier vunnits för en tillfredsställande anslutning till densamma. För en sådan avvaktande hållning har främst ansetts tala, att vårt land icke bör avhända sig sin handlingsfrihet för den händelse mätningssystemet i Storbritannien och Amerikas Förenta Stater skulle undergå modifikationer, vilka kan leda till att internationella mätbrev icke godtages där. Sådana ändringar anses icke uteslutna, enär i Storbritannien fråga uppkommit om en modifikation av den engelska regeln för drivkraftsavrdraget.

Det engelska skeppsmätningssystemet torde icke i och för sig kunna sägas vara överlägset andra förekommande mätningssystem. Det är emellertid påtagligt, att endast skeppsmätningsregler, som bygger på det engelska systemet, har utsikt att vinna någon större internationell anslutning. För den svenska sjöfarten är det en nackdel, att svenska fartyg i utrikes fart vid sidan av sitt svenska mätbrev i regel måste ha ett enligt den engelska regeln utfärdat bihang, Swedish Certificate of British Tonnage, och eventuellt ytterligare ett eller flera mätbrev. Genom en svensk övergång till det engelska mätningss-

systemet skulle en grundval skapas för avtal med ett stort antal sjöfartsidkande länder om erkännande av svenska mätbrev utan några kompletteringar, varefter de svenska fartygen icke längre skulle behöva förses med särskilda mätbrev enligt den engelska regeln eller behöva undergå ommätning i länder, som tillämpar denna regel. Svenska fartyg skulle dock fortfarande behöva ha tilläggsmätbrev enligt Suez- och Panamakanalreglerna. För att kunna utnyttja speciella amerikanska regler rörande frånräkning av vattenbarlastrum kan det vidare bli erforderligt att här i Sverige, efter överenskommelse med Amerikas Förenta Stater, för enstaka svenska fartyg utställa särskilda amerikanska tilläggsmätbrev. Efter en svensk övergång till det engelska skeppsmätningssystemet skulle å andra sidan flertalet utländska fartyg, som besöker Sverige, icke längre behöva vara försedda med särskilda tilläggsmätbrev enligt svenska mättningsregler eller behöva ommätas här. Härigenom skulle skeppsmätningens arbetet i Sverige komma att undergå en betydande minskning.

Det torde icke vara förenligt med svenska intressen, att vårt land i längden bibehåller sin nuvarande isolerade ställning på skeppsmätningens område. Med hänsyn till de förut nämnda fördelar, som står att vinna genom en tillämpning av det engelska mätningssystemet i Sverige, anser jag mig kunna förorda att vårt land övergår till att tillämpa på den engelska mätningemetoden byggda skeppsmättningsregler. Något hinder synes härvid i och för sig icke möta mot att acceptera de av Nationernas förbund rekommenderade internationella skeppsmättningsreglerna. Jag förutsätter därvid, att från viktigare sjöfartsländer formell bekräftelse erhålles på att de kommer att godtaga mätbrev, som utfärdats enligt de internationella reglerna, på samma sätt som mätbrev enligt de rena engelska reglerna.

I Storbritannien överväges för närvarande en modifikation av de engelska reglerna rörande drivkraftsavdraget. Innan man i Storbritannien tagit ställning till denna fråga och en uppfattning erhållits om vilka länder som kommer att följa Storbritannien vid en eventuell regeländring och huruvida de internationella skeppsmättningsreglerna i samband med en brittisk regeländring kommer att modifieras på motsvarande sätt — vilket i och för sig är antagligt — torde man i Sverige icke böra slutligt bestämma sig för den utformning av den engelska mätningemetoden, som innefattas i de internationella skeppsmättningsreglerna. Anledning synes icke finnas för Sveriges del att byta mättningsregel innan nyssnämnda svävande frågor rörande drivkraftsavdraget inom det engelska mätningssystemet avgjorts. Icke heller synes nya svenska bestämmelser böra sättas i kraft före den 1 januari 1955. Med hänsyn till de tidskrävande förberedelser, som fordras för en övergång till nya mättningsregler, och med hänsyn till olika parterers intresse av att få kännedom om vårt lands avsikt att byta skeppsmätningssystem förordar jag emellertid, att principbeslut snarast fattas om Sveriges övergång till ett på den engelska mätningemetoden byggt skeppsmätningssystem. Med hänsyn till verkningarna av övergången torde denna fråga böra underställas riksdagen för godkännande. Det torde sedermera få ankomma på Kunql.

Maj:t att under hänsynstagande till föreliggande förhållanden besluta såväl när övergången skall äga rum som huruvida de internationella skeppsmättningsreglerna eller någon annan form av det engelska mätningssystemet skall antagas.

Därest Kungl. Maj:t, sedan nyssnämnda spørsmål rörande drivkraftsavdraget avgjorts, kommer att finna det ändamålsenligt, att Sverige antager de internationella skeppsmättningsreglerna, torde en ratifikation böra ske av 1947 års Oslokonvention. Sverige synes nämligen icke böra undandraga sig ett internationellt samarbete på skeppsmättningsområdet, varjämte ett godkännande av konventionen kan onödiggöra separata avtal med ett antal andra länder rörande godkännande av mätbrev. Under förhandenvarande förhållanden synes bemyndigande nu böra utverkas av riksdagen för Kungl. Maj:t att för Sveriges del vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t äger bestämma, godkänna konventionen. Kungl. Maj:t synes dessutom böra erhålla bemyndigande att godkänna sådana ändringar i konventionen och de till konventionen fogade internationella skeppsmättningsreglerna, vilka framdeles kan komma att beslutas, i den mån dessa ändringar icke kräver författningsändringar av beskaffenhet att påkalla riksdagens medverkan.

Vad angår verkningarna av en svensk övergång till det engelska skeppsmätningssystemet visar de av kommerskollegium företagna statistiska undersökningarna, att de svenska fartygens bruttodräktighet efter en sådan övergång blir i allmänhet praktiskt taget densamma som enligt nuvarande svenska bestämmelser, medan nettodräktigheten kommer att nedgå till i genomsnitt 77 à 78 procent av de nuvarande nettodräktighetstalen. Verkningarna beträffande nettodräktigheten blir emellertid väsentligt olika för skilda slag av fartyg. Dessutom gäller att inom en och samma fartygsgrupp ganska betydande avvikelser kan förekomma från det för gruppen gällande genomsnittstalet.

Med hänsyn till den genomsnittliga sänkningen av fartygens nettodräktighet efter en övergång till det engelska mätningssystemet måste enligt kommerskollegium nu förekommande sjöfartsavgifter höjas med i genomsnitt 30 procent, därest samma avgiftsbelopp som hittills skall inflyta. Därjämte måste i taxorna förekommande tontalsgränser justeras. Kommerskollegium förordar därjämte vissa övergångsbestämmelser, som skall förebygga att existerande fartyg, som är försedda med svenskt mätbrev, skall behöva vidkännas högre sjöfartsavgifter än förut. Kommerskollegium framlägger detaljerade förslag rörande höjningar av fyr- och båkavgift, tonavgift, avgift till svenska kyrkan i London samt de s. k. danvikspenningarna och fattigpenningarna i Stockholm. Beträffande de tre sistnämnda avgifterna förordar kollegium i första hand att desamma avskaffas mot att de institutioner, som erhåller ifrågavarande avgifter, tillförsäkras tillfredsställande vederlag. Vad angår fyr- och båkavgiften förordar kollegium bl. a., att den för avgiftsfrihet fastställda nettodräktighetsgränsen 40 registerton icke sänkes utan i stället höjes till 100 registerton, vilken höjning främst skulle komma de mindre motorseglarna till godo.

Med hänsyn till att Sveriges övergång till det engelska mätningssystemet icke är aktuell för dagen samt då inom handelsdepartementet utredning pågår rörande den mindre sjöfartens avgiftsbörda och rörande en allmän översyn av förordningen om fyr- och båkavgift, synes anledning icke finnas att nu fatta beslut rörande sjöfartsavgifternas storlek m. m. efter vårt byte av mättningsregel. Härtill torde ställning få tagas i ett senare sammanhang. En riktpunkt synes därvid böra vara, att de avgiftsberättigade icke på grund av övergången till ett nytt mätningssystem skall behöva vidkännas någon minskning av den sammanlagda avgiftsinkomsten. Det är även önskvärt att ändringen i mätningssystem ej i allmänhet medför någon ökad belastning för de avgiftspliktiga. Något skäl att nu avskaffa avgiften till svenska kyrkan i London samt danvikspenningarna och fattigpenningarna i Stockholm torde icke föreligga.

Jämväl ett stort antal andra författningar än de som reglerar sjöfartsavgifterna innehåller dräktighetsgränser av olika slag. Kommerskollegium har företagit en genomgång av dessa författningar och kommit till det resultatet att flertalet författningar kan bibehållas oförändrade efter en övergång till det engelska skeppsmätningssystemet. I enlighet med kollegiets förslag torde frågan om ändring av tulltaxans bestämmelser rörande tull för fartyg och båtar böra överlämnas till tulltaxekommittén för övervägande. Lagstiftning med riksdagens medverkan erfordras enligt kommerskollegium icke i vidare mån än att vissa ändringar bör vidtagas i lagen om in-teckning i fartyg. Det synes mig dock vara anledning göra en ändring jämväl i sjöarbetstidslagen. Inom handelsdepartementet upprättade förslag till ändringar i lagen om in-teckning i fartyg och i sjöarbetstidslagen bör granskas i lagrådet. Till detta spörsmål återkommer jag i nästa ärende. I övrigt synes det icke erforderligt att företaga några lagändringar. Till frågan om utfärdande eller ändring av övriga hithörande författningar behöver ställning ej nu tagas.

II. Organisations- och anslagsfrågor.

Organisationen av skeppsmätningssväsendet.

Nuvarande organisation.

Lokala skeppsmättningsmyndigheter är skeppsmätare och skeppsmättningskontrollörer.

Den nuvarande *skeppsmätarorganisationen* omfattar 48 skeppsmättningsdistrikt, vilka vart och ett motsvaras av ett eller flera tulldistrikt. Den 1 juli 1952 var emellertid skeppsmätarbefattningarna i 25 distrikt vakanta. Utvecklingen på skeppsmättningsområdet har i stort sett gått mot en koncentration av mättningsarbetet till tre områden, bestående av dels Stockholms distrikt, dels Göteborgs, Lysekils och Uddevalla distrikt och dels Malmö, Landskrona och Hälsingborgs distrikt. Inom dessa sju distrikt uppgick un-

der åren 1949—1951 det sammanlagda antalet mätningar till nära 4/5 av hela antalet mätningar i landet och den uppmätta nettodräktigheten till något över 4/5 av den för samtliga mätningar i landet redovisade. Det är således en jämförelsevis ringa del av skeppsmätningsarbetet, som utföres i andra distrikt än de nu nämnda.

Den största arbetsbelastningen uppvisar helt naturligt Stockholms, Göteborgs och Malmö distrikt. Sedan ett flertal år tillbaka har skeppsmätarna i dessa tre distrikt på grund av vakanser anlitats för mätningar jämväl i ett flertal andra distrikt. Detsamma är sedan rätt länge fallet med skeppsmätaren i Norrköpings distrikt.

Beträffande mätningförrättningarna inom landet i övrigt må här nämnas, att på norrlandskusten skeppsmätningsarbete i större omfattning förekommer främst inom Luleå distrikt, där bl. a. åtskilliga utländska malmfartyg måste underkastas mätning med mycket kort varsel och på synnerligen begränsad tid. Antalet sådana mätningar varierar mycket från år till år. Över huvud taget gäller mätningarna i de norrländska hamnarna till övervägande del utländska fartyg. Av de svenska fartyg, som mätes där, utgöres flertalet av småfartyg och pråmar. Nyköpings distrikt visar på grund av malmskeppningarna från Oxelösund likheter med Luleå, i det att mätningsarbetet ofta är mycket brådskande samt ett och annat år visar särskilt kraftig ansvällning. Mätningarna i Oskarshamns och Kalmar distrikt är, bland annat på grund av därvarande skeppsvarv, ganska betydande.

Sedan gammalt har skeppsmätarbefattningarna, på några få undantag när, innehafts av tulltjänstemän, vilka haft skeppsmätningen såsom bisyssla. Endast i Stockholms och Göteborgs distrikt samt på senare år även i Malmö distrikt har mätningsarbetet varit av den omfattningen, att det givit full sysselsättning åt där anställda skeppsmätare. Inom vart och ett av dessa tre distrikt har skeppsmätaren till sin hjälp en biträdande skeppsmätare. I Malmö är denne numera dock icke heltidssysselsatt. I Göteborgs distrikt finns dessutom en extra skeppsmätare, varjämte under senare tid på grund av svår arbetsbelastning ytterligare en skeppsmätare tidvis varit förordnad där. I landet i övrigt finns högst en skeppsmätare inom varje distrikt. Till belysning av arbetsvolymen inom de områden, vartill skeppsmätningsarbetet huvudsakligen är koncentrerat, må här ytterligare nämnas, att det sammanlagda mätningsarbetet inom Landskrona och Hälsingborgs distrikt ansetts i stort sett motsvara heltidssysselsättning för en skeppsmätare och att detsamma ansetts vara fallet med det sammanlagda mätningsarbetet inom Lysekils och Uddevalla distrikt.

För förrättning, som verkställes av skeppsmätare, utgår avgift enligt särskilda i skeppsmätningförordningen stadgade grunder. Den i förordningen angivna grundtaxan har genom särskilda kungörelser höjts för flertalet förrättningar år 1942 med 25 procent och från och med år 1951 med 40 procent. I regel utgår avgiften med visst belopp för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet. Influtna avgifter äger skeppsmätaren tillgodonjuta som arvode för det med förrättningen förbundna arbetet. Därest avgiften på grund

av fartygets ringa tontal eller eljest icke skulle uppgå till belopp motsvarande för förrättningen fastställd minimiersättning, är skeppsmätaren berättigad till s. k. fyllnadsarvode. Då arvoden jämte fyllnadsarvoden för ifrågakommande förrättningar, med undantag av kontrollmätningar och ommätningar i vissa fall, vid en och samma skeppsmätarstation uppgår till, för kalenderår räknat, 10 000 (förut 8 200) kronor eller i fråga om station, vid vilken biträdande skeppsmätare finns förordnad, 20 000 (förut 16 400) kronor, utgår icke vidare fyllnadsarvode och av därefter under året till betalning förfallna avgifter för andra förrättningar än nyssnämnda kontroll- och ommätningar utbetalas endast 4/7 till skeppsmätaren, under det att återstoden tillföres en av kommerskollegium förvaltd fond. Vid skeppsmätningstation, där sammanlagda beloppet av arvoden och fyllnadsarvoden under ett kalenderår understiger 1 200 (före 1951 1 000) kronor, utgår en tilläggsersättning med så stort belopp, att summan av tilläggsersättningen och det sammanlagda arvodesbeloppet uppgår till 1 200 (före 1951 1 000) kronor. Tilläggsersättningen utgår dock i intet fall med högre belopp än 500 (före 1951 300) kronor. Såväl fyllnadsarvoden som tilläggsersättningar bestrides ur ovannämnda fond, vars behållning vid ingången av löpande budgetår utgjorde i runt tal 507 300 kronor.

Utöver förenämnda arvoden och ersättningar är skeppsmätarna berättigade till vissa särskilda ersättningar, bland annat resekostnads- och traktamentsersättning vid tjänsteförrättning utom stationsorten samt viss ersättning för kostnader för biträde, övertidsersättning och ersättning för tidsspillan.

De inkomster, som skeppsmätarna uppnått, har växlat från år till år och är mycket olika inom skilda distrikt.

De i det föregående nämnda arvodena och ersättningarna till skeppsmätarna bestrides till en mycket ringa del av statsmedel. Från det å riksstaten uppförda anslaget till Skeppsmätningstväsendet: Omkostnader utgår sålunda praktiskt taget blott arvode för kontrollmätningar och ommätningar i vissa fall, varvid för övrigt mätningkostnaderna under vissa förutsättningar skall återbetalas till anslaget. I andra fall än nu sagts erlägges ifrågakommande arvoden och ersättningar av vederbörande varvsföreståndare, fartygsägare eller befälhavare. Härvid bortses från fyllnadsarvodena och tilläggsersättningarna, vilka såsom nämnts bestrides från en särskild fond, som består av överskott av erlagda mätningavgifter. Därest på grund av vakans inom ett distrikt skeppsmätare från annat distrikt måste anlitas, betalar statsverket från nyssnämnda anslag resekostnads- och traktamentsersättning för vikariens och i förekommande fall biträdes resa till det vakanta distriktets stationsort.

Skeppsmätare äger av statsverket uppbära ersättning för kostnader i tjänsten i form av post-, telegram- och telefonavgifter, varjämte statsverket tillhandahåller nödiga redskap. Nu ifrågavarande utgifter bestrides från anslaget till Skeppsmätningstväsendet: Omkostnader. Chefsmyndigheten tillhandahåller erforderliga blanketter, vilka bekostas från kommerskollegiets omkostnadsanslag. I övrigt bestrider skeppsmätarna själva de med befatt-

ningen förenade kostnaderna, såsom utgifter för arbetsbiträde, kontorsutrustning, skrivmaterial och underhåll av redskap samt, i förekommande fall, utgifter för lokal, bränsle, lyse, städning och avlöning till kontorsbiträde. Med skeppsmätarebefattning är icke förenad någon pensionsrätt.

Skeppsmätaren tager icke själv någon befattning med avgiftsuppbörden. I den mån avgifter och ersättningar skall betalas av varvsföreståndare, redare eller befälhavare, har denne att erlægga beloppet till vederbörande tullmyndighet, som därefter till skeppsmätaren utbetalar honom därav tillkommande arvode och ersättning. Arvode eller ersättning, som utgår av förenämnda fond eller eljest av allmänna medel, utanordnas av kommerskollegium.

Skeppsmätningsskontrollörerna är till antalet tre med placering i Stockholm, Göteborg och Malmö.

För att antagas till skeppsmätningsskontrollör fordras, förutom viss praktisk erfarenhet av skeppsmätning, att ha genomgått fullständig kurs vid skeppsbyggeriskola. Även den som icke uppfyller sistnämnda krav kan emellertid under vissa förutsättningar vinna anställning som kontrollör.

Skeppsmätningsskontrollör åligger att öva tillsyn å skeppsmätarnas verksamhet och verka för likformighet i fråga om skeppsmätningssförfattningarnas tillämpning. Särskilt bör han med uppmärksamhet följa och om möjligt personligen närvara vid mätningssförfattningarna i den stad, där han är bosatt. Fartyg, som undergått mätning utan att skeppsmätningsskontrollör närvarit, skall kontrollmätas då fartyget för första gången kommer till hamn, där skeppsmätningsskontrollör har station, eller då fartyget påträffas av kontrollör på inspektionsresa. Befinnes det vid sådan kontrollmätning att fartygets dräktighet blivit felaktigt beräknad och uppgår felet till mer än två procent av den nettodräktighet, som finns angiven i fartygets mätbrev, skall nytt mätbrev utfärdas.

Beträffande skeppsmätningsskontrollörs arbetsuppgifter må i övrigt nämnas följande. Sedan skeppsmätare företagit mätning ombord å ett fartyg och utfärdat ett mätningssbevis, vari fartygets dräktigheter finns uträknade, överlämnas mätningssbeviset till tullkammaren på platsen, som utfärdar mätbrev för fartyget och mot föreskriven avgift utämnar detsamma till redaren eller dennes ombud. Skeppsmätningsskontrollör har att före mätbrevets utfärdande företaga fullständig granskning av mätningssbevis som utfärdas av skeppsmätarna på kontrollstationen. Efter granskningen översändes mätningssbeviset tillsammans med avskrift av mätbrevet till kommerskollegium av tullkammaren. Övriga mätningssbevis granskas, innan mätbrev utfärdas, till sifferuträkningen av tullkammaren och överlämnas sedan av denna tillsammans med avskrift av mätbrevet till skeppsmätningsskontrollören i distriktet, vilken har att företaga fullständig granskning av handlingarna. Kontrollören översänder därpå de i efterhand granskade mätningssbevisen till kommerskollegium med godkännande, eller, om beviset vid prövningen befunnits oriktigt, med anmälan om felaktigheten. Sådan granskning av mätningssbevis, som kontrollör företager innan mätbrev ut-

färdas, sker numera i betydligt större utsträckning än författningen stadgar. Det har nämligen på grund av de ofta mycket komplicerade fartygskonstruktioner, som nu förekommer, visat sig vara alltmåra nödvändigt att en i skeppsbyggeri utbildad och i skeppsmåtning väl förfaren skeppsmåtningskontrollör hjälper tillrätta de i skeppsbyggeri mestadels obehövande skeppsmåtarena.

Till envar av de tre skeppsmåtningskontrollörerna utgår för närvarande ett arvode av 20 000 kronor för år räknat. Av detta belopp utgör 13 800 kronor ett grundarvode som bestrides från förslagsanslaget till Skeppsmåtningsväsendet: Avlöningar, och 6 200 kronor ett provisoriskt tilläggsarvode, som bestrides från den förut nämnda fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmåtare. Med skeppsmåtningskontrollörsbefattning är icke förenad någon pensionsrätt. Efter framställning i varje särskilt fall har dock pension beviljats av statsmakterna.

Skeppsmåtningskontrollör åger att från förslagsanslaget till Skeppsmåtningsväsendet: Omkostnader uppbåra resekostnads- och traktamentsersättning enligt gällande resereglemente för sådana tjänsteresor, vilka företages efter särskilt uppdrag av kommerskollegium eller som avser besök å mera avlägsna orter inom kontrolldistriktet, ävensom för resor för måtning och kontrollering, varom stadgas i förordningen angående särskilda måtbrev för fart genom Suezkanalen. Skeppsmåtningskontrollör är vidare berättigad att av statsverket erhålla gottgörelse för kostnader för post-, telegram- och telefonavgifter samt för skrivmaterialier, varjämte statsverket tillhandahåller nödiga redskap. Jämväl nu ifrågavarande utgifter belastar anslaget till Skeppsmåtningsväsendet: Omkostnader. I övrigt har skeppsmåtningskontrollör att själv bestrida de med befattningen förenade kostnaderna, såsom utgifter för kontorsutrustning, underhåll av redskap m. m. Statsverket har dock ställt vissa räknemaskiner till skeppsmåtningskontrollörernas förfogande, varjämte kontrollören i Stockholm disponerar lokal inom kommerskollegium. Av anslaget till Skeppsmåtningsväsendet: Avlöningar må vidare ett mindre belopp, för innevarande budgetår högst 2 200 kronor, disponeras till ersättning till skriv- och räknebiträde åt skeppsmåtningskontrollören i Göteborg.

Utöver förut nämnda ersättningar av allmänna medel kan skeppsmåtningskontrollör i viss, mycket begränsad omfattning erhålla ersättningar, som bestrides av vederbörande fartygsägare eller befålhavare. Sålunda är skeppsmåtningskontrollör bland annat berättigad till övertidsersättning och ersättning för tidsspillan enligt samma grunder som gäller för skeppsmåtare. Nu ifrågavarande ersättningar uppgår emellertid endast till något hundratal kronor om året.

Den centrala ledningen av skeppsmåtningsverksamheten i riket utövas av *kommerskollegium*, där ärendenas behandling i första hand ankommer på en överinspektör.

Överinspektörens åligganden omfattar bland annat en slutgranskning av inkomna måtningsbevis och avskrifter av utfärdade måtbrev. På grund av

brist på härför erforderlig arbetshjälp har emellertid denna granskning ofta blivit relativt summarisk. Vid ett konstaterat mätningsfel, som överstiger två procent av nettodräktigheten enligt föreliggande mätbrev, föranstaltar kommerskollegium såvitt möjligt om kontroll- eller ommätning av vederbörande fartyg. I överinspektörens åligganden ingår vidare att behandla uppkommande mätningstekniska frågor av olika slag, att besvara förfrågningar från skeppsmätningkontrollörer och skeppsmätare angående tolkningen av gällande bestämmelser och instruktioner samt att handlägga ärenden rörande förordnanden och ledigheter för nyssnämnda personal. En viktig sida av överinspektörens arbete är att hålla kontakt med skeppsmätningens myndigheterna i utlandet och att i erforderlig utsträckning hålla den underordnade personalen underrättad om praxis i olika länder, vilket är av stor betydelse för mätningsarbetet.

Under senare år har överinspektören till sitt förfogande haft ett skeppsmätningstekniskt biträde, vilket fyllt de för skeppsmätningkontrollörerna gällande kompetensfordringarna. Till biträdet må för närvarande utgå ett arvode av 13 800 kronor för år räknat. Tjänsten är emellertid för närvarande obesatt.

Förslag av kommerskollegium.

I sitt utlåtande rörande 1947 års Oslokonvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem framlägger kommerskollegium förslag till en ny organisation av skeppsmätningssväsendet.

Kommerskollegium föreslår, att *skeppsmätarbefattningarna* i allmänhet omvandlas till heltidsbefattningar och inordnas i det allmänna statliga avlöningssystemet. Skeppsmätarna skulle härigenom erhålla fast lön och bli berättigade till pension och statsverket skulle liksom för statstjänstemän i allmänhet svara för kostnaderna för erforderliga tjänsteresor och för andra omkostnader för verksamheten samt i erforderlig utsträckning tillhandahålla tjänstelokaler.

Såsom skäl för den föreslagna ändrade anställningsformen för skeppsmätarna åberopar kommerskollegium, att allteftersom fartygen blivit större och byggnadskonstruktionerna kommit att visa allt större variationer samt en mångfald nya slag av fartygsmaskinerier framkommit och en mängd nya mekaniska och andra anordningar installerats ombord å fartygen, skeppsmätningen blivit allt svårare att bemästra. Det synes därför kollegium icke längre lämpligt att, såsom hittills skett, i större utsträckning för skeppsmätning anlita personer utan skeppsbyggeriutbildning eller eljest utan tillräckliga kunskaper om fartyg och fartygskonstruktioner. Man kan emellertid enligt kollegiets mening icke räkna med att erhålla tillräckligt kvalificerade skeppsmätare, med mindre anställningsformen för skeppsmätarna ändras i enlighet med kollegiets förslag.

Det föreslagna nya anställningssystemet synes kommerskollegium dessutom ha den fördelen, att det även ger goda möjligheter att vidtaga olika

rationaliseringsåtgärder inom skeppsmätningstväsendet. Skeppsmätarnas arbetskraft skulle kunna utnyttjas effektivt utan att irrationell hänsyn skulle behöva tagas till några sportelsynpunkter. Kollegium framhåller därjämte, att den föreslagna ändringen av anställningsformen för skeppsmätarna överensstämmer med de ändringar i anställningsförhållandena, som statsmakterna tidigare genomfört för vissa andra personalkategorier.

Kommerskollegium föreslår, att skeppsmätarorganisationen koncentreras till ett fåtal orter med ett behövligt antal skeppsmätare placerade på varje sådan ort. För en sådan ordning talar enligt kollegium, att skeppsmätarna enligt vad förut sagts bör beredas heltidsanställning och att med de kommunikationer, som numera står till buds, behovet av en indelning i ett stort antal små distrikt icke gör sig gällande på samma sätt som tidigare. Arbetsbelastningen inom de nuvarande distrikten är för övrigt mycket skiftande. Härtill kommer att vid en övergång till de internationella skeppsmätningensreglerna, varmed i praktiken följer erkännande här i riket av de flesta utländska fartygs hemlandsmätbrev, de nu förekommande partiella mätningarna av utländska fartyg så gott som helt kommer att upphöra, varigenom vid ett bibehållande av den nuvarande distriktsindelningen bl. a. de enskilda skeppsmätarnas rutin ofta skulle bli alltför liten.

Till belysning av betydelsen av de bortfallande mätningarna omnämner kollegium, att antalet utländska fartyg, som under åren 1949—1951 undergått partiell mätning i Sverige, uppgått till omkring $\frac{1}{3}$ av hela antalet under samma år mätta fartyg och att deras samlade nettodräktighet enligt den svenska regeln uppgått till omkring $\frac{2}{3}$ av motsvarande volym för samtliga under samma år mätta fartyg. Att under sådana förhållanden bibehålla den nuvarande distriktsindelningen synes kollegium icke ändamålsenligt.

Såsom centralpunkter i den nya organisationen föreslår kommerskollegium Stockholm, Göteborg och Malmö. På grund av de särskilda förhållandena, som råder i Luleå, och med hänsyn till denna Orts belägenhet förordar kollegium, att en i ifrågavarande stad boende person erhåller uppdrag att mot ett efter den beräknade arbetsmängden avpassat arvode såsom bisyssla verkställa erforderliga mätningar inom Luleåområdet. Det synes kollegium tillrådligt att jämväl på någon annan plats på norrlandskusten, exempelvis Umeå eller Härnösand, låta skeppsmätningens verksamheten såsom bisyssla handhas av en arvodesavlönad skeppsmätare. En på liknande villkor anställd skeppsmätare anses vidare höra finnas på den sydligaste delen av ostkusten, exempelvis i Kalmar eller Oskarshamn. Då flertalet mätningar inom förevarande kustområden kan väntas bli av enklare beskaffenhet, synes de ekonomiska m. fl. fördelar, som är förenade med en placering av arvodesanställda särskilda skeppsmätare inom ifrågavarande områden, överväga nackdelarna med den förordade ordningen. Skulle i enstaka fall särskilt invecklade mätningar behöva företagas, bör enligt kollegiets avsikt möjlighet finnas att snabbt sända en av de heltidsanställda skeppsmätarna till orten ifråga.

Den av kommerskollegium förordade organisationen av skeppsmätningstationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö framgår av följande översikt.

| Stationsort | Förste skeppsmätare Ce 31 | Skeppsmätare Ce 29 | Skeppsmätare Ce 25 | Skeppsmätningss. Regl. bef. gång | Skeppsmätningssbiträde Ce 11 |
|---------------------|---------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Stockholm | 1 | — | 2 | — | 1 |
| Göteborg | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Malmö | 1 | — | 2 | — | 1 |

Kommerskollegium förutsätter, att till förste skeppsmätare i regel endast förordnas person, som avlagt avgångsexamen inom avdelning för skeppsbyggeri vid teknisk högskola och som därjämte har mätningsteknisk utbildning och grundlig praktik samt goda språkkunskaper. Jämväl skeppsmätaren i lönegraden Ce 29 avses skola vara civilingenjör. De återstående skeppsmätarna på ifrågavarande stationer bör enligt kollegium såvitt möjligt ha avlagt avgångsexamen inom avdelning för skeppsbyggeri vid tekniskt gymnasium eller ha motsvarande kunskaper. Tjänsten såsom skeppsmätningssassistent skall kunna innehavas såväl av civilingenjör som av läroverksingenjör. För civilingenjörs del bör enligt kollegium iakttagas den reglerade befordringsgång, som av statsmakterna godkänts för dylika ingenjörer. För läroverksingenjörs del synes böra följas den befordringsgång, som bl. a. vid kommunikationsverken tillämpas för personal med dylik examen. Kollegium förutsätter, att sedan närmare erfarenheter av organisationen vunnits, ämbetsverket i fall av behov får återkomma till frågan om en ökning av antalet assistenttjänster. Vad angår skeppsmätningssbiträdesbefattningarna — vilkas innehavare skall biträda vid måttagningen ombord, utföra vissa sifferuträkningar och ritningsarbeten samt handha allmänna kontorsgöromål — uttalar kollegium, att medel bör anvisas, som gör det möjligt att under arbetstyngda perioder anställa jämväl ett antal tillfälliga dylika biträden. Denna medelsanvisning anses böra motsvara avlöningskostnaderna för $\frac{1}{2}$ skeppsmätningssbiträde på envar av förevarande tre stationsorter.

I kommerskollegiets förslag förutsättes, att befälhavare och varvsföreståndare fortfarande skall vara skyldiga att tillhandagå med hjälp vid måttagningen ombord. I den mån sådan hjälp icke tillhandahålles de tre arvodesavlönade skeppsmätarna i Norrland och på den sydligaste delen av ostkusten, avses jämväl dessa skola få tillgång till lämplig arbetshjälp vid måttagningen. Denna arbetshjälp synes kollegium böra vara arvodesavlönad. Den sammanlagda medelsanvisningen till arvoden åt ifrågavarande tre skeppsmätare och deras arbetshjälp uppskattas av kollegium till sammanlagt cirka 9 000 kronor för år räknat.

Beträffande *skeppsmätningsskontrollen* föreslår kommerskollegium, att de nuvarande tre skeppsmätningsskontrollörsbefattningarna indrages samt att tullkamrarna befrias från allt gransknings- och utskrivningsarbete och endast ombesörjer utlämnandet av mätbrev mot erhållande av föreskriven

avgift. I stället skall det i allmänhet ankomma på kommerskollegium att handha skeppsmätningsskontrollen och utfärdandet av mätbrev. Beträffande vissa typer av fartyg ävensom i en del andra fall anses dock möjlighet böra finnas att delegera centralmyndighetens kontroll och rätt att utfärda mätbrev till förste skeppsmätarna.

Såsom skäl för den föreslagna centraliseringen av skeppsmätningsskontrollen åberopar kommerskollegium, att de internationella skeppsmätningssreglerna föreskriver, att alla mättningsbevis skall granskas av centralmyndighet innan mätbrev utfärdas. Kollegium framhåller vidare, dels att med den utbildning och kompetens, som skeppsmätarna i framtiden avses skola ha, handledning av dem genom direkt och lokal kontroll icke längre torde vara erforderlig, dels ock att kontrollen i flertalet andra sjöfartsidkande länder handhaves av en central tillsynsmyndighet. Endast genom en central kontroll anses likformighet i önskvärd grad kunna uppnås.

Vid en centralisering av skeppsmätningsskontrollen till kommerskollegium behöver ämbetsverkets skeppsmätningssavdelning utbyggas. För detta ändamål föreslår kollegium, att å avdelningen inrättas två skeppsmätningsskontrollörsbefattningar, den ene placerad i lönegrad Ce 29 och den andre i lönegrad Ce 25. Vad angår dessa två befattningshavares kompetens anses minst samma krav böra uppställas som för innehavare av skeppsmätartjänster i samma lönegrader. Avdelningen bör vidare enligt kollegium tillföras en assistent, som lönegradsplaceras enligt samma regler, som i det föregående föreslagits för skeppsmätningssassistent i lokalförvaltningen, samt två biträden i reglerad befordringsgång. I samband med inrättandet av nyssnämnda högre tjänster kan den nuvarande arvodesbefattningen såsom skeppsmätningstekniskt biträde hos kollegium indragas.

Kommerskollegium behandlar även vissa frågor om *övergången från den gamla organisationen till den nya*. Med hänsyn bl. a. till den tid, som kan beräknas åtgå för tjänsteställningar och för utarbetande av detaljföreskrifter av olika slag, förordar kollegium att den nya skeppsmätningss- och kontrollorganisationen genomföres först från och med den 1 januari 1955. Kollegium hemställer emellertid, att organisationen måtte bli föremål för principbeslut i samband med behandlingen av frågan om det internationella mätningssystemets införande.

Nuvarande skeppsmätare och arbetsbiträden, vilka kommer att erhålla anställning såsom förste skeppsmätare, skeppsmätare eller skeppsmätningssbiträde i den nya organisationen, bör enligt kommerskollegium kunna efter beslut av Kungl. Maj:t placeras i högre löneklass än den inom vederbörande lönegrad lägsta, i den mån deras tidigare avlöning ger anledning därtill.

Kommerskollegium föreslår vidare, att förekommande övergångskostnader skall få bestridas från fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare. Såsom exempel på dylika kostnader nämner kollegium kostnaderna för mätning av sådana existerande svenska fartyg (ca 1600), vilka icke är försedda med mätbrev enligt den engelska regeln, kostnader för erforderliga utbildningskurser för skeppsmätare och kontrol-

lörer, inklusive skälig ersättning till kursdeltagarna, samt kostnader för anskaffning av möbler, skriv- och räknemaskiner samt annan utrustning. Då fonden helt består av medel, som influtit från sjöfarten, föreslår kollegium, att vad som återstår av fonden, sedan övergångskostnaderna bestridits, tillföres handels- och sjöfartsfonden, att användas för ändamål som är till gagn för den svenska sjöfartsnäringen.

Beträffande de nyssnämnda mätningarna av svenska fartyg, som icke är försedda med mätbrev enligt den engelska regeln, förordar kollegium, att mätningarna uppdrages åt sådana skeppsmätare, som icke kommer att ingå i den nya organisationen. Utbildningskurserna för skeppsmätare och kontrollörer bör enligt kollegium såvitt möjligt hållas redan innan den nya organisationen trätt i kraft.

Kommerskollegium har gjort en beräkning av *kostnaderna för den nya organisationen för tiden 1 januari—30 juni 1955*. Till avlöningar och omkostnader för lokalorganisationen under ifrågavarande tidsperiod erfordras enligt kollegiets beräkningar ($138\ 000 + 15\ 800 =$) 153 800 kronor. Merutgifterna för kommerskollegiets avlöningar och omkostnader under ifrågavarande tidsrymd uppskattas av kollegium till ($23\ 000 + 3\ 000 =$) 26 000 kronor.

Vid dessa uppskattningar av anlagsbehoven har kommerskollegium icke medräknat uppkommande engångsutgifter i anledning av övergången till den nya organisationen, vilka utgifter, såsom förut nämnts, är avsedda att bestridas från fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare. Vad angår dessa engångsutgifter har kollegium uppskattat medelsbehovet för anskaffning av möbler, skriv- och räknemaskiner samt annan utrustning till cirka 40 000 kronor.

Beträffande *skeppsmätningavgifterna* — som vid tillämpning av nu gällande avgiftssatser skulle för åren 1949—1951 ha uppgått till i medeltal 326 000 kronor om året — föreslår kommerskollegium, att desamma bibehålles och uppföres såsom en särskild inkomstpost i riksstaten. Kollegium avser att senare framlägga förslag om den närmare utformningen av dessa avgifter i framtiden. I detta sammanhang anses ställning blott böra tagas till frågan om det sammanlagda belopp, vartill de framtida skeppsmätningavgifterna vid nu förutsedd mätningensfrekvens bör uppgå.

Med hänsyn till det läge, vari sjöfartsnäringen för närvarande befinner sig, synes kommerskollegium skäl tala för att man icke bör inrikta sig på en höjning av den sammanlagda avgifts- och ersättningssumma, som nu belastar den svenska sjöfarten. Principen har dock enligt kollegium hittills varit, att sjöfarten bör svara för kostnaderna för skeppsmätningväsendet och att staten i sista hand blott bör bestrida kostnaderna för kontrollorganisationen. Enligt kollegiets mening kan icke tillräckligt starka skäl anföras för ett avsteg från denna princip. Kollegium förordar därför, att avgifterna uppräknas så att de kan beräknas täcka kostnaderna för den nya lokala skeppsmätningorganisationen. Kostnaderna för kontrollorganisationen anses liksom hittills böra stanna på statsverket. Då kollegium, med ledning av gjorda undersökningar avseende åren 1949—1951, funnit att efter en över-

gång till de internationella skeppsmättningsreglerna uppbörden av skeppsmättningsavgifter torde sjunka till i runt tal $\frac{2}{3}$ av de nu uppburna beloppen, erfordras enligt kollegium en höjning av avgifterna med cirka 50 procent för att den förordade kostnadstäckningen skall erhållas.

Kommerskollegium understryker, att höjningen av skeppsmättningsavgifterna icke förorsakas av övergången till de internationella skeppsmättningsreglerna utan av det behov att modernisera och effektivisera det svenska skeppsmättningsväsendet, som förefinnes oberoende av vilka mättningsregler som tillämpas.

Uppbörden av skeppsmättningsavgifter bör, såsom förut antytts, enligt kommerskollegium jämväl i fortsättningen åvila tullkamrarna.

Yttranden.

Över kommerskollegiets slutliga förslag rörande organisationen av skeppsmättningsväsendet har yttrande inhämtats från statskontoret. Under ärendets handläggning hos kollegium delgavs dessutom preliminära resultat av utredningen de förut nämnda myndigheter och organisationer, som fick tillfälle att avgiva yttrande i frågan om Sveriges övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna.

Statskontoret har i stort sett icke något att invända mot kommerskollegiets organisationsförslag. Beträffande detaljutformningen av förslaget delar emellertid statskontoret icke helt kollegiets uppfattning. Sålunda föreslår statskontoret bl. a., att en samordning i administrativt och förvaltningsmässigt hänseende kommer till stånd mellan skeppsmättningsväsendets lokalorganisation och motsvarande organisation inom fartygsinspektionen samt att ledningen och det närmaste ansvaret för den samordnade verksamheten åläggas förste fartygsinspektören inom vederbörande distrikt. I anslutning härtill och med hänsyn till den betydande nedgången i antalet mätningar av utländska fartyg efter en övergång till de internationella skeppsmättningsreglerna förklarar sig statskontoret icke kunna tillstyrka förslaget om inrättande av tre förste skeppsmätaretjänster. Beträffande personalorganisationen i övrigt framhåller statskontoret endast, att för den civilingenjörsutbildade skeppsmätaren en för hög lönegradsplacering torde ha föreslagits. Då några särskilda motiv för en avvikelse från lönesättningen inom fartygsinspektionen icke lär kunna åberopas beträffande de civilingenjörsutbildade skeppsmätarna, bör enligt statskontorets mening 27 lönegraden fastställas även för dessa. Vad angår den förordade kontrollorganisationen har statskontoret icke funnit anledning till erinran.

Mot förslaget att fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare skall få tagas i anspråk för att täcka vissa övergångskostnader har statskontoret icke något att erinra. Ämbetsverket framhåller dock, att utgifterna för inventarier och annan utrustning torde kunna nedbringas, därest en samorganisation med fartygsinspektionen kommer till stånd. Då i samband med omläggningen statsverket kan beräknas

få ikläda sig vissa andra utgifter, vilkas storlek icke nu kan bedömas, exempelvis för personalens pensionering, hävdar statskontoret, att fondens återstående behållning icke bör tillföras handels- och sjöfartsfonden utan i stället riksstatens inkomstsida.

Enligt statskontorets mening bör skeppsmätningssavgifterna avvägas under hänsynstagande till samtliga utgifter, som efter omläggningen av mätningssväsendet kommer att belasta statsverket, sålunda även utgifterna för kontrollorganisationen. Vid dessa beräkningar bör hänsyn även tagas till utgifter för personalens pensionering samt lokalkostnader. Sedan kostnaderna på detta sätt framräknats torde, vad angår fördelningen av ifrågavarande utgifter på sjöfarten och staten, få övervägas, huruvida det icke är rimligt att sjöfartsnäringen även får bära — helt eller delvis — kostnaderna för kontrollorganisationen. Ett vägande skäl härför utgör enligt statskontorets uppfattning det förhållandet, att mätbreven skall utfärdas genom kontrollorganisationens försorg, varigenom nämnda organisations arbete direkt kan sägas komma sjöfarten till godo.

Sveriges varvsindustrieförening har i princip intet att erinra mot den föreslagna nya organisationen. För undvikande av längre väntetider föreslår föreningen, att förste skeppsmätarna normalt och icke blott undantagsvis skall utfärda mätbrev. Jämväl *Sveriges redareförening* motsätter sig en centralisering av utfärdandet av mätbrev. Båda de nu nämnda organisationerna vänder sig mot den föreslagna höjningen av skeppsmätningssavgifterna. Redareföreningen framhåller bl. a., att skeppsmätningen huvudsakligen sker för att tillvarataga allmänna intressen.

Svenska hamnförbundet finner intet att i princip erinra mot den föreslagna nya organisationen.

Svenska skeppsmätareföreningen, som bifogat skrivelser från några skeppsmätare, uttalar bl. a., att det framförts farhågor för att personalorganisationen beräknats i underkant i förhållande till de föreslagna stora distrikten och de tidsödande resor dessa kommer att medföra. Då ett inrättande av ytterligare arvodestjänster synes komma att medföra både minskade kostnader för staten och bättre service för fartygen, föreslår föreningen, att en undersökning göres beträffande utökning av stationernas antal och att ett alternativt förslag uppgöres på grundval härav. Föreningen anser, att så gott som alla tjänsterna inom den nya skeppsmätningss- och kontrollorganisationen blivit för lågt placerade i lönegradshänseende och att de obefintliga befordringsmöjligheterna för läroverksingenjörerna och biträdena kommer att försvåra rekryteringen. Föreningen finner det dessutom nödvändigt, att effektiva åtgärder till rekryteringsfrågans lösning omedelbart vidtages och vänder sig vidare mot att skeppsmätartjänsterna icke från början gjorts ordinarie. Föreningen drager också upp frågan om ersättning till de skeppsmätare med tjänst i tullverket, som ej kommer att ingå i den nya organisationen. Föreningen hävdar slutligen bl. a., att medlen i fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare bör användas

uteslutande till rationalisering av skeppsmättningsväsendet och kan därför icke biträda, att en del av fonden överföres till handels- och sjöfartsfonden.

Anslagsfrågor.

I årets statsverksproposition (X ht s. 12) anmäldes, att beredningen av frågorna om anslag till skeppsmättningsväsendet för nästa budgetår ännu icke avslutats. I anledning härav föreslog Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1953/54 beräkna till Skeppsmättningsväsendet: Avlöningar ett förslagsanslag av 65 000 kronor och till Skeppsmättningsväsendet: Omkostnader ett förslagsanslag av 16 000 kronor. Sedan beredningen av ärendet numera slutförts, torde jag i detta sammanhang få återkomma till förevarande anslagsfrågor.

Skeppsmättningsväsendet: Avlöningar.

| | Anslag | Nettoutgift |
|-------------------------------------|--------|-------------|
| 1951/52 | 33 600 | 41 965 |
| 1952/53 (statsliggaren s. 861)..... | 40 200 | |
| 1953/54 (förslag) | 64 600 | |

Y r k a n d e n.

Kommerskollegium har i skrivelse den 29 augusti 1952 hemställt, att anslaget höjes med 24 400 kronor.

| | ökning |
|---|--------------|
| 1. Uppräkning av skeppsmättningskontrollörernas arvoden | 24 000 |
| 2. Uppräkning av vikariatsarvoden..... | 400 |
| | <hr/> 24 400 |

M o t i v.

1. Vid beräkningen av anslaget för innevarande budgetår förutsattes, att årsarvodet för envar av de tre skeppsmättningskontrollörerna skulle utgöra 12 000 kronor. I samband med höjningen av övriga statstjänstemäns löner höjdes kontrollörernas årsarvoden räknat från och med den 1 januari 1952 till 13 800 kronor. I anledning av uppkomna svårigheter att hålla skeppsmättningskontrollörsbefattningen i Stockholm besatt medgav vidare, såsom förut nämnts, Kungl. Maj:t genom beslut den 5 maj 1952, att kommerskollegium tills vidare till och med den 30 juni 1953 fick från fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare till envar av skeppsmättningskontrollörerna utbetala ett tilläggsarvode av 6 200 kronor för år räknat. Kommerskollegium föreslår nu, att kontrollörsarvodena för nästa budgetår fastställas till 20 000 kronor och att därför erforderligt belopp anvisas å riksstaten.

2. Uppräkningen sammanhänger med att dagarvodet för vikarie för skeppsmättningskontrollör under år 1952 höjdes från 25 till 30 kronor.

Skeppsmättningsväsendet: Omkostnader.

| | Anslag | Nettoutgift |
|-------------------------------------|--------|-------------|
| 1951/52 | 12 000 | 12 840 |
| 1952/53 (statsliggaren s. 861) | 14 700 | |
| 1953/54 (förslag) | 15 700 | |

Kommerskollegium har i skrivelse den 29 augusti 1952 och promemoria den 11 februari 1953 hemställt, att anslaget höjes med 9 500 kronor.

| | |
|---------------------------|--------|
| | Ökning |
| 1. Reseersättningar | 1 000 |
| 2. Expenser | 8 500 |
| | 9 500 |

M o t i v.

1. Ökningen beror på höjningar av biljettpriserna och nödvändigheten att tillfälligt sända skeppsmätare till sådana orter, där skeppsmätarbefattningarna är vakanta, samt till Göteborg, där skeppsmätarna har en mycket tung arbetsbörda. Reseersättningsposten är för innevarande budgetår uppförd med 4 000 kronor och belastades under det sistförflutna budgetåret med närmare 6 000 kronor.

2. Såväl skeppsmättningskontrollörerna som skeppsmätarna i de distrikt, där mättningsarbetet är särskilt omfattande och pressande, behöver förses med arbetsbesparande elektriska räknemaskiner. Den begärda anslagshöjningen är avsedd att möjliggöra anskaffning av fem sådana maskiner. Dessa kommer att erfordras även efter en omorganisation av skeppsmättningsväsendet.

Departementschefen.

I anslutning till den förordade övergången till de internationella skeppsmättningsreglerna har kommerskollegium föreslagit, att det svenska skeppsmättningsväsendet omorganiseras från och med den 1 januari 1955. Kollegium har samtidigt understrukit, att det föreligger behov att modernisera och effektivisera det svenska skeppsmättningsväsendet oberoende av vilka mättningsregler som tillämpas.

Huvudlinjerna i kommerskollegiets omorganisationsförslag är följande. Skeppsmätarbefattningarna omvandlas i allmänhet till heltidstjänster och inordnas i det allmänna statliga avlöningssystemet. Skeppsmätarna skall icke längre avlönas med sportler utan erhålla fast lön och statsverket skall liksom för övriga statstjänstemän svara för förekommande omkostnader m. m. Organisationen koncentreras till ett fåtal orter med ett behövt antal

skeppsmätare placerade på varje sådan ort. Såsom centralorter i den nya organisationen föreslås Stockholm, Göteborg och Malmö. Därjämte skall arvodesavlönade skeppsmätare, för vilka skeppsmätningen fortfarande blir bisyssla, finnas i Luleå och på ytterligare en plats vid norrlandskusten samt i Oskarshamn eller Kalmar. Beträffande kontrollen över skeppsmätningen föreslås, att de nuvarande kontrollörsbefattningarna indrages samt att tullkamrarna befrias från det gransknings- och utskrivningsarbete, som för närvarande åligger dem. I stället koncentreras, på motsvarande sätt som i flertalet andra länder, kontrollen och utfärdandet av mätbrev till kommerskollegium, vars skeppsmätningssavdelning inom sjöfartsbyrån utbygges. Beträffande vissa typer av fartyg ävensom i en del andra fall anses dock möjlighet böra finnas att delegera centralmyndighetens kontroll och rätt att utfärda mätbrev till den främste av skeppsmätarna på envar av nyssnämnda tre centralorter. Mot de sålunda angivna huvudlinjerna för omorganisationen har i stort sett icke rests några invändningar i remissyttrandena. Dock har från några håll önskemål framförts om en decentralisering av utfärdandet av mätbrev.

Beträffande uppkommande övergångskostnader av olika slag har kommerskollegium föreslagit, att desamma skall få bestridas från fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare. Behållningen i denna fond utgjorde vid ingången av löpande budgetår över 500 000 kronor. Vad som återstår av fonden, sedan övergångskostnaderna bestritts, bör enligt kollegium tillföras handels- och sjöfartsfonden, att användas till ändamål som är till gagn för den svenska sjöfartsnäringen. Statskontoret, som icke har något att erinra mot att fonden toges i anspråk för att täcka övergångskostnaderna, anser däremot, att fondens återstående behållning bör tillföras riksstatsens inkomstsida. Från skeppsmätarhåll har uttalats önskemål om att fondmedlen användes uteslutande för ändamål, som sammanhänger med skeppsmätningssväsendet.

Skeppsmätningssavgifterna bör enligt kommerskollegium bibehållas och uppföras såsom en inkomstpost i riksstaten. Kollegium anser, att sjöfarten liksom hittills bör svara för kostnaderna för mätningen och att staten i sista hand blott bör bestrida kostnaderna för kontrollorganisationen. Kollegium förordar i enlighet härmed, att skeppsmätningssavgifterna uppräknas så att de kan beräknas täcka kostnaderna för den nya lokala skeppsmätningssorganisationen. Med hänsyn till att efter en övergång till de internationella skeppsmätningssreglerna uppbörden av skeppsmätningssavgifter kommer att sjunka väsentligt på grund av bortfallandet av flertalet mätningar av utländska fartyg, erfordras enligt kollegiets beräkningar en höjning av avgifterna med cirka 50 procent för att den förordade kostnadstäckningen skall erhållas. Statskontoret anser, att det bör övervägas, huruvida det icke är rimligt, att sjöfartsnäringen även får bära — helt eller delvis — kostnaderna för kontrollorganisationen. Några sjöfartsorganisationer gör däremot invändningar mot en avgiftshöjning. Bl. a. framhålles att skeppsmätningen huvudsakligen sker för att tillvarataga allmänna intressen.

De av kommerskollegium föreslagna huvudlinjerna för en omorganisation av det svenska skeppsmätningstväsendet anser jag mig kunna tillstyrka. Utfärdandet av mätbrev torde emellertid så långt detta utan åsidosättande av tillbörlig kontroll lämpligen kan ske böra delegeras till de mest kvalificerade av skeppsmätarna. Den nya organisationen synes böra träda i kraft den 1 januari 1955 även om Sverige då icke samtidigt kan övergå till den engelska skeppsmätningemetoden. Organisationen torde i så fall behöva kompletteras med ytterligare ett antal arvodesavlönade skeppsmätare, för vilka skeppsmätningen är bisyssla. Till frågorna om antalet befattningshavare och deras lönegradsplacering samt detaljutformningen i övrigt av den nya organisationen synes ställning böra tagas först i samband med behandlingen av medelsanvisningen för budgetåret 1954/55.

Kommerskollegiets förslag att medel från fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare skall få användas för olika övergångskostnader i samband med Sveriges byte av mättningsregel och omorganisationen av skeppsmätningstväsendet synes böra godtagas. Därest riksdagen icke har något att erinra däremot, torde i fall av behov fondens medel redan under innevarande och nästa budgetår få tagas i anspråk för sådana kostnader och för utgifter vilka, därest de uppsköttes, skulle få karaktären av övergångskostnader, exempelvis vissa utgifter för anskaffning av maskiner och annan utrustning. Till frågan om användningen av fondens återstående behållning, sedan övergångskostnaderna bestritts, torde ställning få tagas i ett senare sammanhang, då bl. a. storleken av ifrågavarande behållning kan med större säkerhet beräknas.

Jag tillstyrker vidare, att skeppsmätningstavgifterna bibehålles och efter omorganisationen uppföres i riksstaten såsom en inkomstpost. Beträffande såväl skeppsmätningen som skeppsmätningsskontrollen gäller att densamma tillgodoser flera olika parter intressen. Jag anser mig kunna tillstyrka kollegiets förslag, att avgifterna skall avvägas så att de kommer att täcka kostnaderna för den lokala skeppsmätningssorganisationen. Härvid bör i ifrågavarande kostnader inräknas utgifterna för personalens pensionering samt lokalkostnader. Det torde få ankomma på kommerskollegium att med iakttagande av nu angivna riktlinjer inkomma med förslag till nya bestämmelser om skeppsmätningstavgifter.

Vad angår kommerskollegiets äskanden angående anslag till skeppsmätningstväsendet för budgetåret 1953/54 tillstyrker jag, att envar av de tre skeppsmätningsskontrollörerna jämväl under nästa budgetår erhåller ett årsarvode av 20 000 kronor. Medel för ändamålet torde böra anvisas å riksstaten. I anledning härav och på grund av den år 1952 genomförda höjningen av dagarvudet åt vikarie för skeppsmätningsskontrollör bör förslagsanslaget till Skeppsmätningstväsendet: Avlöningar för nästa budgetår uppräknas med det av kollegium begärda beloppet 24 400 kronor till 64 600 kronor.

Under skeppsmätningstväsendets omkostnadsanslag torde i enlighet med kommerskollegiets förslag ytterligare 1 000 kronor böra anvisas till reseersättningar. Några medel till anskaffning av elektriska räknemaskiner synes där-

emot icke böra anvisas under anslaget. Därest riksdagen icke har något att erinra mot vad jag tidigare förordat beträffande användningen av fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare, torde fondens medel få anlitas för ifrågavarande anskaffning, som kommer den nya organisationen till godo. Jag tillstyrker därför, att förslagsanslaget till Skeppsmätningstväsendet: Omkostnader för nästa budgetår höjes med 1 000 kronor till 15 700 kronor.

Hemställan.

Under åberopande av vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1) godkänna att vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t äger bestämma, Sverige övergår till ett på engelsk mätningssystem byggt skeppsmätningssystem;

2) bemyndiga Kungl. Maj:t att vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t äger bestämma, för Sveriges del godkänna 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem ävensom sådana ändringar i konventionen och de till konventionen fogade skeppsmätningsreglerna, som framdeles kan beslutas av de fördragsslutande parterna, i den mån dessa ändringar icke kräver författningsändringar av beskaffenhet att påkalla riksdagens medverkan;

3) å riksstaten för budgetåret 1953/54 under tionde huvudtiteln anvisa

a) till *Skeppsmätningstväsendet: Avlöningar* ett förslagsanslag av 64 600 kronor;

b) till *Skeppsmätningstväsendet: Omkostnader* ett förslagsanslag av 15 700 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Lennart Groll.

Bilaga A.

(Översättning.)

**Convention for a Uniform System
of Tonnage Measurement
of Ships.**

The Governments of Belgium, Denmark, Finland, France, Iceland, the Netherlands, Norway and Sweden,

Considering that differences in the regulations for Tonnage Measurement of ships and in the application of such regulations may lead to serious inconveniences consisting in unequal treatment of the ships, and cause hindering formalities and unnecessary costs;

Desiring therefore to give practical effect to the preparatory work over a number of years, with a view to removing such differences, by establishing uniform regulations for Tonnage Measurement of ships based on the system applied by most maritime countries;

Have resolved to conclude a Convention for that purpose, and have appointed as their Plenipotentiaries the following:

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed upon the following provisions:

ARTICLE 1.

When measuring ships in order to ascertain their tonnage, and when marking ships in connection with such measurement, the Contracting Governments undertake to observe the regulations entitled »International Regulations for Tonnage Measurement of Ships», issued through the League of Nations and dated June 30th, 1939, attached hereto as an Annex, and which will therefore now become the regulations for the measuring and marking of ships, by all the Contracting Governments under this Convention.

**Konvention om ett enhetligt
skeppsmätningssystem.**

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

vilka anse att olikheter i skeppsmätningens reglerna och i tillämpningen av dessa 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 årtal pågått i syfte att undanröja sådana olikheter genom att skapa enhetliga skeppsmätningssystem grundade på 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:

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, kallade »Internationella skeppsmätningssystem», vilka utarbetats genom Nationernas Förbunds försorg och äro dagtecknade den 30 juni 1939. Dessa regler, vilka som bilaga fogats vid denna konvention, skola sålunda gälla för mätning och märkning av fartyg i alla länder vilkas regeringar slutit fördrag genom konventionen.

The Convention and the Annex are subject to modifications according to Article 12.

ARTICLE 2.

The measurement and marking of ships shall be carried out through the competent authority, by officers possessing the necessary qualifications. The Government concerned may, however, entrust such measurement and marking to an organisation, duly recognized for this purpose by the Government. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and the efficiency of the measurement and marking.

ARTICLE 3.

A certificate, called »International Tonnage Certificate in Accordance with the Convention concluded in Oslo on the tenth of June 1947» (hereafter referred to as International Tonnage Certificate), shall be issued to every ship which has been measured and marked in accordance with this Convention. Such a certificate may not be issued to any other ship.

An International Tonnage Certificate shall be issued by the competent authority, or by an organisation duly recognized in accordance with Article 2. In every case the Government concerned assumes full responsibility for the certificate.

ARTICLE 4.

The Government of a country to which this Convention applies, may, at the request of, and on behalf of, the Government of any other country to which this Convention applies, cause any ship which belongs to the last-mentioned country to be measured and marked at the expense of the owner of the ship in accordance with the provisions of this Convention, and to issue an International Tonnage Certificate to such a ship under its own responsibility. In the same way measuring and marking may be carried out for a ship which is being built to the order of an owner in another country to which this Convention applies.

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

ARTIKEL 2.

Mätning och märkning av fartyg skola utföras av därtill behörig myndighet genom tjänstemän som besitta nödig kompetens. Vederbörande regering äger dock anförtro sådan mätning och märkning åt institution, som regeringen för sådant ändamål godkännt; regeringen ansvarar i vart fall 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 skall utfärdas av behörig myndighet eller därtill be- myndigad 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 denna regerings vägnar låta fartyg som hör hemma i sistnämnda land på bekostnad av fartygets ägare 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 ägare i annat land för vilket denna konvention gäller.

Any certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country to which the ship belongs, or is intended to belong, and such a certificate shall receive the same recognition as a tonnage certificate issued under Article 3 of this Convention.

The Government which has issued such a tonnage certificate shall forward to the Government of the country to which the ship belongs, without delay, a certified copy of the Tonnage Certificate and of the Formulae of Measurement on which the certificate is based.

When a ship is transferred from a country to which this Convention applies, to any other country to which this Convention applies, the Government of the first-mentioned country, shall, at the request of the Government of the last-mentioned country, forward to this Government, without delay, a certified copy of the Tonnage Certificate in force for the ship and of the Formulae of Measurement on which the certificate is based.

ARTICLE 5.

The International Tonnage Certificate shall be drawn up in the official language of the country by which it is issued. If that language is not English, the text should be rendered in English, in part or in full, as may be considered appropriate.

The form of the Tonnage Certificate shall be that of the appropriate model, given in Appendices 1 and 2 of the Annex.

ARTICLE 6.

An International Tonnage Certificate shall remain in force as long as the ship to which it has been issued has not been so altered as not to correspond with the particulars relating to the tonnage or description contained in the Tonnage Certificate.

If such an alteration has been made, the ship having been remeasured to a sufficient extent, the Tonnage Certificate shall accordingly be amended or renewed as the competent authority may decide.

Varje sålunda utfärdat mätbrev skall innehålla en förklaring att detsamma är utfärdat på begäran av regeringen i fartygets hemland, respektive blivande hemland. Sådant mätbrev skall 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 mätbevis som ligger till grund för mätbrevet.

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 utan dröjsmål till denna regering översända bestyrkt avskrift av det för fartyget gällande mätbrevet samt av det mätbevis 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, skall texten avfattas jämväl på engelska, helt eller delvis, på sätt som finnes lämpligt.

Mätbrevet skall utfärdas på blankett i överensstämmelse med tillägg 1 eller 2 till 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 uppgifterna i fråga om den dräktighet eller med 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.

If a ship provided with an International Tonnage Certificate has been transferred from one country to which this Convention applies, to another country to which this Convention applies, the ship, having been remeasured to a sufficient extent, shall, as soon as practicable, be provided with a new International Tonnage Certificate, issued by or on behalf of the country to which the ship has been transferred.

ARTICLE 7.

International Tonnage Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be recognized by the other Contracting Governments as having the same force as the International Tonnage Certificates issued by them to ships belonging to their respective countries.

ARTICLE 8.

1. A ship, provided with an International Tonnage Certificate, when in a port of a country to which it does not belong, but to which this Convention applies, is subject to control with respect to Tonnage Measurement. Such control shall be limited to the purpose of securing:

(a) that the Net Tonnage marked on the ship corresponds to the Net Tonnage entered on the Tonnage Certificate; and

(b) that the ship has not been altered as mentioned in Article 6 of this Convention.

2. Only officers possessing the necessary qualifications shall be authorized to exercise control as aforesaid.

3. In no case must the exercise of such control cause any expense or delay to the ship.

4. Should the control reveal that the actual conditions on the ship differ from those entered on the Tonnage Certificate, the Government of the country to which the ship belongs shall be informed, without delay, with a view to resolving the question.

As soon as correction has been made, the Government of the country where the observations were made shall be notified.

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

ARTIKEL 7.

Internationellt måtbrev 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 måtbrev.

ARTIKEL 8.

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

a) att den nettodräktighet som är inbyggd i fartyget överensstämmer med den nettodräktighet som finnes angiven i måtbrevet, och

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

2. Kontroll som ovan sagts må anförtros allenast åt tjänsteman 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 måtbrevet icke överensstämma med de verkliga förhållandena, skall regeringen i fartygets hemland 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.

ARTICLE 9.

The privileges of this Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds an International Tonnage Certificate.

ARTICLE 10.

If a ship belonging to a country to which this Convention applies, has been measured in accordance with the principles laid down in the Annex to this Convention (generally known as the English system), before the Convention has come into force in the country concerned, the certificate showing the tonnage based on such a measurement, and issued in the country to which the ship belongs, shall entitle to the same privileges as an International Tonnage Certificate.

If the ship, after the issue of such a Certificate, has been altered as mentioned in Article 6 of this Convention, the ship shall be provided with an International Tonnage Certificate after having been remeasured to the extent considered necessary.

ARTICLE 11.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other:

1. The text of laws, decrees, regulations and decisions of general application which shall have been promulgated on the various matters within the scope of this Convention;

2. All available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of Norway is invited to serve as an intermediary for collecting this information, and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

ARTICLE 12.

1. Modifications of this Convention, which may be deemed useful or necessary, and of the annexed Regulations,

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 ifråga, blivit mätt i enlighet med de principer (vanligen betecknade det engelska systemet) som ligga till grund för bestämmelserna i bilagan till denna konvention, skall på grundval av sådan mätning i fartygets hemland utfärdat certifikat utvisande fartygets dräktighet medföra samma förmåner som ett Internationellt mätbrev.

Har fartyget, efter det att sådant certifikat utfärdats, undergått förändring varom i artikel 6 i denna konvention sägs, 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, förordningar och allmänt gällande 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 för såvitt sådana betänkanden eller sammandrag icke äro av konfidentiell natur.

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

ARTIKEL 12.

1. Förslag till ändringar i denna konvention, vilka må anses ändamålsenliga eller nödvändiga, ävensom i de bilagda

may, at any time be proposed by any Contracting Government to the Government of Norway, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other contracting Governments, and, if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) this Convention and/or the Regulations shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of such revision shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convened by the Government of Norway, whenever five or one third, whichever is the lesser, of the Contracting Governments express a desire to that effect.

ARTICLE 13.

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a notification in writing, addressed to the Government of Norway, declare its desire that this Convention shall apply to all or any of its overseas territories, colonies, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and this Convention shall apply to all the territories named in such notification, two months after the date of the receipt thereof, but, failing such notification, this Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may, at any time, by a notification in writing, addressed to the Government of Norway, express its desire that this Convention shall cease to apply to all or any of its overseas territories, colonies, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which this Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the Convention shall cease

reglerna må när som helst framläggas av vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna för norska regeringen. Sålunda framlagda förslag skola av sistnämnda regering delgivas de andra fördragsslutande regeringarna. Godkännes förslag till ändring av alla de fördragsslutande regeringarna (de regeringar inberäknade, vilka deponerat instrument angående ratifikation eller anslutning 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.

Kallelse till konferens för detta ändamål skall utfärdas 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 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 förklaringens mottagande erhålla tillämpning å alla i förklaringen angivna områden. I händelse sådan förklaring icke avgives, skall konventionen icke äga tillämpning med avseende å något av här omförmälda 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 jämligt bestämmelserna i föregående moment varit gällande under en period av minst fem år. I sådant fall skall kon-

to apply twelve months after the date of the receipt of such notification by the Government of Norway, to all territories mentioned therein.

3. The Government of Norway shall inform all the other Contracting Governments of the application of this Convention to any overseas territory, colony, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of paragraph 2 stating in each case the date from which this Convention has become, or will cease to be, applicable.

ARTICLE 14.

This Convention, of which both the English and French texts shall be authentic, shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of Norway, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited, and the date of their deposit.

ARTICLE 15.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 13 applies) on behalf of which this Convention has not been signed, shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force.

Accessions shall be effected by means of notifications in writing, addressed to the Government of Norway, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of Norway shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received, and of the date of their receipt.

ARTICLE 16.

This Convention shall come into force on the first of June 1948 as between the Governments which have deposited their ratifications by that date and provided that at least five ratifications

ventionen 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 område 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 undertecknat 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) som icke undertecknat denna konvention 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 allaregeringar som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma om mottagandet av alla dylika förklaringar och om dagen för mottagandet.

ARTIKEL 16.

Denna konvention träder i kraft den första juni 1948 mellan de regeringar, vilka senast den dagen deponerat sina ratifikationer, under förutsättning att minst fem ratifikationer blivit deponerade

have been deposited with the Government of Norway. Should five ratifications not have been deposited by that date, this Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which this Convention has come into force, shall take effect three months after the date of their deposit.

ARTICLE 17.

This Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force, in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a notification in writing, addressed to the Government of Norway, which will notify all the other Contracting Governments of all denunciations received, and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of Norway.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at Oslo this tenth day of June 1947 in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of Norway which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

Final protocol.

At the moment of signing the Convention for a Uniform System of Tonnage Measurement concluded this day, the under-signed Plenipotentiaries have agreed on the following:

It is the desire of the signatories to the said Convention, that all other maritime countries will join them in their endeavour to establish a world-wide uniformity of Tonnage Measurement, and, for that purpose accede to

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 av vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna när som helst efter utgången av fem år från den dag konventionen trätt i kraft för regeringen ifråga. Uppsägning skall verkställas genom skriftlig förklaring, ställd till norska regeringen, som underrättar alla de övriga fördragsslutande regeringarna om mottagandet av alla dylika förklaringar och om dagen för mottagandet.

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.

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

the Convention, and apply the Regulations attached thereto, which they find the most appropriate for the time being.

Nothing in the Convention shall be deemed to preclude any of the Contracting Governments from entering into or maintaining reciprocal agreements with other Governments not adhering to the Convention.

In order to avoid different application and interpretation of the Regulations, tonnage experts from the countries, the Governments of which are signatories or acceding parties to the said Convention, shall meet at least every second year in order to secure the uniform application and interpretation of the Regulations, and to make to the Contracting Governments recommendations to that effect.

The first meeting of experts will be arranged by the Government of Norway. At this and at each subsequent meeting it shall be determined where the next meeting shall be convened.

In Witness whereof the Plenipotentiaries have drawn up this Final Protocol which shall have the same force and the same validity as if the provisions thereof had been inserted in the text of the Convention to which it belongs.

Done at Oslo this tenth day of June 1947 in a single copy, which shall be deposited in the archives of the Government of Norway which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

sig till konventionen och antaga de därtill fogade bestämmelserna, som de anse vara de för närvarande 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 säkerställa 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 åga 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.

Annex.

International Regulations for Tonnage Measurement of Ships.

Bilaga.

Internationella skeppsmättningsregler.

Bilaga B.

(Översättning.)

INTERNATIONELLA
SKEPPSMÄTNINGSREGLER

BOK I

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | | |
|------------------|--|-----|
| Avdelning I | — Administrativa föreskrifter | 59 |
| Avdelning II | — Dräktighet, dess innebörd och bestämmande | 61 |
| Avdelning III | — Mätning och beräkning av bruttodräktighet enligt regel I.. | 63 |
| Avdelning IV | — Mätning och beräkning av avdrag enligt regel I..... | 86 |
| Avdelning V | — Mätning och beräkning av dräktighet enligt regel II | 104 |
| Avdelning VI | — Igenkänningsmått | 106 |
| Tillägg 1 och 2. | | |

INTERNATIONELLA SKEPPSMÄTNINGSREGLER.

A V D E L N I N G I.

ADMINISTRATIVA FÖRESKRIFTER.

Anmälan om mätning.

ARTIKEL 1.

Skall fartyg mätas eller ommätas, åligger det ägaren att göra anmälan härom hos vederbörande skeppsmättningsmyndighet.

Vid sådan anmälan skola, såvitt möjligt, fogas ritningar.

Yrkas att vissa rum skola uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten, skall anmälan åtföljas av ritningar, som närmare visa de förhållanden på vilka yrkandet grundas.

Mätning enligt regel I eller regel II.

ARTIKEL 2.

Mätning och ommätning skola utföras enligt regel I (invändig mätning) eller regel II (utvändig mätning). Närmare föreskrifter härom äro meddelade i avdelningarna II—VI.

Regel II må användas allenast då regel I icke kan tillämpas — till exempel därför att fartyget är lastat — och endast efter medgivande av vederbörande centrala skeppsmättningsmyndighet i landet. Fartyget skall emellertid mätas om enligt regel I så snart detta är möjligt.

Mätbevis.

ARTIKEL 3.

Under mättningsförrättningen skola å den blankett till mätbevis, som användes av vederbörande myndighet i landet, efter hand införas såväl tagna mått som ock de övriga i avdelningarna III—VI angivna uppgifter, med ledning av vilka bruttodräktigheten och nettodräktigheten, beskrivna i avdelning II, artikel 7, bestämmas. Sedan mätningen slutförts, skall mätbeviset, vederbörligen undertecknat, insändas till en central skeppsmättningsmyndighet i landet för granskning och godkännande.

Den centrala myndigheten skall vid granskningen alltid (utom när fartyget mätts enligt regel II) i erforderlig utsträckning begagna sig av de kontrollkurvor, om vilka är stadgat i avdelning III, artikel 44. Där så finnes nödvändigt skall myndigheten ock med hjälp av kontrollkurvorna komplettera mätningen.

Mätbrev.

ARTIKEL 4.

Sedan mätningen granskats och vid behov kompletterats, skall den centrala skeppsmättningsmyndigheten i landet låta utfärda mätbrev enligt regel I eller regel II.

Mätbrev skall avfattas enligt tillämplig, härvid fogad blankett (Tillägg 1 och 2) och skall innehålla uppgifter i de hänseenden blanketten anger.

Märkning.

ARTIKEL 5.

De i artiklarna 61—63 och 66—71 omförmälda rummen skola, därest avdrag för dem gjorts från bruttodräktigheten, varom i artikel 7 sägs, förses med vederbörliga märken, i varje särskilt fall angivande det ändamål rummet skall tjäna.

Nettodräktigheten, varom i artikel 7 närmare förmäles, skall med tecken, som icke kunna utplånas, utmärkas på midskeppsbalken eller på insidan av karmen till en av de översta lastluckorna (företrädesvis andra lastluckan, räknat från förstäven) eller, om det ej kan ske på sådant ställe, på annan lämplig plats.

A V D E L N I N G I I .

DRÄKTIGHET, DESS INNEBÖRD OCH BESTÄMMANDE.

*Måttenheter; noggrannhetsgrad;
innebörden av begreppen längd och bredd.*

ARTIKEL 6.

Vid bestämmande av ett fartygs dräktighet skall rymden av alla rum beräknas i engelska kubikfot eller i kubikmeter. Engelska kubikfot skola förvandlas till registerton om 100 kubikfot, motsvarande $\frac{1}{0,353}$ kubikmeter. Del av engelsk fot angives med decimaler.

Där annat icke stadgas i dessa regler, skall följande gälla:

I. Varje mått skall tagas med sådan noggrannhet, att genom måttet angives den närmaste tjugondelen av en engelsk fot eller den närmaste hela centimetern.

II. Beräkningar skola utföras med följande noggrannhetsgrad:

a) Vid bestämmande av

- 1) *lika avståndet mellan tvärsektionerna* (se art. 21),
- 2) *lika avståndet mellan bredderna i varje tvärsektion* (se art. 33), samt
- 3) *lika avståndet mellan bredderna i dubbelbottentank* (se art. 45), *i mellandäcksrum* (se art. 48) *och i påbyggnad* (se art. 53), skola, om fot användes, tre decimaler medtagas, varvid intet avseende fästes vid den fjärde, och skola, om meter användes, tre decimaler medtagas, varvid den tredje decimalsiffran skall höjas till närmast högre siffra om den fjärde decimalsiffran är eller överstiger 5.

b) Vid bestämmande av

- 1) *en tredjedel av lika avståndet mellan tvärsektionerna* (se art. 41),
- 2) *en tredjedel av lika avståndet mellan bredderna i varje tvärsektion* (se art. 39),
- 3) *tvärsektionsareor* (se art. 39),
- 4) *en tredjedel av lika avståndet mellan bredderna i dubbelbottentank* (se art. 45), *i mellandäcksrum* (se art. 48) *och i påbyggnad* (se art. 54),
- 5) *medelhöjden i dubbelbottentank* (se art. 45),
- 6) *medelhöjden i mellandäcksrum* (se art. 49),
- 7) *medelbredden i rum för framdrivningsmaskineriet*,
- 8) *medelhöjden i rum för framdrivningsmaskineriet*, samt
- 9) *en tredjedel av däcksbukt*
skola, om fot användes, två decimaler medtagas, varvid den andra decimalsiffran skall höjas till närmast högre siffra om den tredje decimalsiffran är eller överstiger 5,
och skola, om meter användes, två decimaler medtagas, varvid den andra decimalsiffran skall höjas till närmast högre siffra om den tredje decimalsiffran är eller överstiger 5.

c) Vid bestämmande av

rymden av rummet under mätdäcket och rymden av varje annat rum (t. ex. dubbelbottentank, mellandäcksrum, påbyggnad, lucka samt uteslutet eller avdraget rum) skall, vare sig registerton eller kubikmeter användas, två decimaler medtagas, varvid den andra decimalciffran skall höjas till närmast högre siffra om den tredje decimalciffran är eller överstiger 5.

Alla mätredskap skola noga kontrolleras innan de användas.

Mått som tages längskepps kallas *längd* och mått som tages tvärskepps kallas *bredd* oberoende av det uppmätta rummets form.

Bruttodräktighet och nettodräktighet.

ARTIKEL 7.

Dräktigheten bestämmes såsom bruttodräktighet och nettodräktighet.

Med *bruttodräktigheten* förstås summan av följande rymder med de undantag som angivas i dessa regler:

1. rymden av rummet under mätdäcket (underdäcksdräktigheten);
2. rymden av varje mellandäcksrum ovanför mätdäcket och under översta fasta däcket;
3. rymden av påbyggnader (vare sig dessa gå från den ena fartygsidan till den andra eller icke)¹; samt
4. tillägget för luckor.

Nettodräktigheten erhålles genom att från bruttodräktigheten avdrag göres i enlighet med dessa regler för

- 1) rum för befälhavare och besättning (se art. 61—64) och
- 2) rum för fartygets navigering och manövrering (se art. 65—71) samt, beträffande maskindrivna fartyg,
- 3) rum för framdrivningsmaskineriet (se art. 74—81).

¹ Med en påbyggnad som går från den ena fartygssidan till den andra förstås en påbyggnad, vars sidor utgöra en direkt fortsättning på fartygssidorna.

AVDELNING III.

MÄTNING OCH BERÄKNING AV BRUTTODRÄKTIGHETEN
ENLIGT REGEL I.

ARTIKEL 8.

Rymden av varje särskilt i artikel 7 angivet, i bruttodräktigheten ingående rum skall bestämmas för sig genom mätning och beräkning enligt vad i det följande stadgas.

Mätäck och översta fasta däck.

ARTIKEL 9.

Vid mätning av däckat fartyg skall först fastställas vad som är mätäck.

Med *mätäck* förstås det översta fasta däck i fartyg som icke har flera än två däck, och det andra däck, nedifrån räknat i fartyg som har flera än två däck.

Med *översta fasta däck* förstås det översta fullständiga däck vilket är försedd med permanenta anordningar för tillslutning av alla öppningar i sådana delar av däck, som äro utsatta för väder och vind, förutsatt likväl att i fartygssidorna icke finnas öppningar som avses i artikel 58 II (b).

Fortlöpande däck.

ARTIKEL 10.

Vid bestämmande av mätäck och översta fasta däck må hänsyn endast tagas till permanenta och fortlöpande däck, lagda på fasta balkar. Däck skall anses vara fortlöpande även om det avbrytes för öppningar till maskin- och pannrum eller för kofferdammar och piktankar.

Luckor, skylights, nedgångar, trunkar och dylikt skola icke anses såsom avbrott i ett däck (se fig. 1—4).

Däck under översta fasta däck skall anses vara fortlöpande även om det till en del av sin längd ligger något högre eller lägre än övriga delar (se fig. 3).

ARTIKEL 11.

Vid mätning av rummet under mätäck skall den sökta rymden begränsas av mätäckets undersida samt, efter omständigheterna i det särskilda fallet, av bottenstockarnas överkanter eller dubbelbottens översida och av spantens innerkanter eller garneringen. Härvid bortses från balkar, stöttor, vägare, kölsvin och andra utskjutande delar.

Garnering (fullständig eller av ribbor).

ARTIKEL 12.

Där annat icke stadgas i dessa regler skola måtten tagas till innerkanten av spant och till överkanten av bottenstockar eller till översidan av dubbelbotten. Dessa mått skola minskas med medeltjockleken av fullständig garnering, om sådan finnes och är anbragt direkt på spanten, bottenstockarna

eller dubbelbotten. Om garneringsribbor finnas anbragta på spantens innerkanter eller om garneringen på bottenstockarna eller dubbelbotten är lagd på underläggsribbor och icke direkt på bottenstockarnas överkanter eller på dubbelbottens översida skola följande bestämmelser gälla.

Är bottengarneringen lagd på underläggsribbor och icke anbragt direkt på bottenstockarna eller på dubbelbotten må vid mätning av tvärsektionsdjup avdrag ej göras för underläggsribbornas tjocklek. Består garneringen av ribbor (av trä eller järn), vilka fästs direkt på spantens innerkanter, och överstiger avståndet mellan garneringsribborna icke 1 fot eller 0,305 meter, skola breddmåttens minska med garneringsribbornas tjocklek, dock att sådant avdrag må göras med högst 0,25 fot eller 0,076 meter för vardera fartygssidan. Är däremot avståndet mellan garneringsribborna större än 1 fot eller 0,305 meter skola breddmåttens tagas till innerkant av spant. I fartyg med balkbrickor av vanlig storlek må avståndet mellan däcksbalkens underkant och den översta garneringsribban överstiga 1 fot eller 0,305 meter, under förutsättning likväl att den översta garneringsribban är anbragt omedelbart intill balkbrickan. Sidovägare anses såsom garneringsribbor vid bestämmande av avståndet mellan sådana ribbor.

När lastrummen äro isolerade (t. ex. för kylning) och isoleringen skjuter utanför spantens innerkanter eller ovanför bottenstockarnas överkanter eller ligger ovanför dubbelbotten, må avdrag göras med högst 0,25 fot eller 0,08 meter vid mätning av tvärsektionernas bredder och djup, dock att om den innanför nämnda gränser framspringande delen av sådan isolering är tunnare än 0,25 fot eller 0,076 meter endast den verkliga tjockleken av den framspringande delen må avdragas.

ARTIKEL 13.

Som allmän regel skall gälla, att i mätbeviset eller å ritningarna skall meddelas uppgift om spantdjupen och tjockleken av sido- och bottengarneringen samt, i förekommande fall, tjockleken av ribborna under bottengarneringen, ävensom särskild uppgift huruvida måttens äro tagna till spant, till översida av dubbelbotten eller till överkant av bottenstock, där garnering saknas. Den centrala skeppsmätningsmyndigheten i landet skall vidare erhålla fullständiga upplysningar om höjden av bottenstockarna eller av dubbelbotten å den plats där fartygets mittplan (symmetriplan) skär antingen den mellersta tvärsektionen, eller, för det fall att rummet under mätdäcket mätes i delar, den mellersta tvärsektionen i varje sådan del.

ARTIKEL 14.

Rymden av rummet under mätdäcket bestämmas med hjälp av rummets längd (måtlängden) samt areorna av visst antal tvärsektioner uttagna med lika mellanrum. Antalet sådana tvärsektioner beror av måtlängden på sätt framgår av artikel 21.

Arean av varje tvärsektion bestämmas med hjälp av dess djup samt visst antal bredder tagna med lika mellanrum i djupled på sätt framgår av artikel 32.

Måtlängd.

ARTIKEL 15.

Måtlängden utgöres av avståndet mellan två punkter, av vilka den förliga är den punkt, där mätdäckets undersida vid förstäven möter innersidan av garneringen eller turlinjen utefter spantens innerkanter, och den aktre är

den punkt, där mätdäckets undersida längst akterut i mittplanet möter insidan av garneringen eller turlinjen utefter spantens innerkanter.¹

Bestämning av mätlängdens ändpunkter.

ARTIKEL 16.

Vid bestämmande av mätlängdens ändpunkter i enlighet med de i artikel 15 angivna huvudgrunderna skall förfaras på följande sätt.

1. Har fartyget lodrät bog (eller förstäv) och lodrät akter såväl under som över mätdäcket, mätes djupet av spanten och tjockleken av garneringen (om sådan finnes) i horisontell led förut och akterut omedelbart under mätdäcket. Dessa mått avsättas på däckets översida från bordläggningen i samma riktning som den, i vilken spanten blivit mätta, varefter med bordläggningen parallella linjer dragas genom de sålunda erhållna punkterna. Skärningspunkterna mellan dessa linjer — förut och akterut — äro mätlängdens ändpunkter (se fig. 5 och 6).

2. Har fartyget icke lodrät bog (eller förstäv) eller lodrät akter i höjd med mätdäcket, skola mätlängdens ändpunkter om möjligt bestämmas på mätdäckets undersida. Avståndet från vardera ändpunkten till en luckkarm, ett skott eller dylikt mätes och överföres till mätdäckets översida på sätt framgår av fig. 7.

Är det icke möjligt att bestämma mätlängdens ändpunkter på mätdäckets undersida och har detta däck betydande tjocklek (t. ex. trädäck), skall hänsyn tagas till bogens (förstävens) och akterns fall inom däckets tjocklek. För sådant ändamål skall man, efter att först hava förfarit på sätt i moment 1 föreskrives och i figurerna 5 och 6 visas, mäta tjockleken av mätdäcket och medelst smyginkel bestämma den vinkel, som bogen (förstäv) respektive aktern bildar med mätdäcket. Härefter överför man vinkeln till en plan yta (t. ex. ett skott eller däckets översida) genom att draga linjerna a, b, c, (se fig. 8) och förfar vidare på sätt föreskrives i texten till sistnämnda figur.

För tillämpning av metoden att sätta ut vinklarna på mätdäckets översida förutsättes att förstäv och aktern var för sig hava samma lutningsvinkel såväl ovanför som omedelbart under mätdäcket. Är t. ex. lutningsvinkeln i höjd med mätdäcket en annan än omedelbart under samma däck, skall den senare vinkeln användas.

3. Har ett i moment 2 här ovan avsett fartyg tvär för eller akter, måste korrektion göras för däcksbukt, där sådan finnes. För sådant ändamål skall vid tillämpning av det i figur 8 angivna förfarandet däckets tjocklek ökas med en tredjedel av den vid ändpunkten av mätlängden förefintliga däcksbukten.²

Däcksbukt.

ARTIKEL 17.

Däcksbukten i en viss tvärsektion bestämmas med hjälp av en lina som sträcker i sektionen tvärskepps mellan fartygets sidor så att linan befinner sig på samma höjd över däcket vid vardera fartygssidan. Avståndet från linan till däcket vid fartygssidorna minskat med avståndet från linan till däcket i mittplanet är den sökta däcksbukten (se fig. 9).

¹ Om i fartyg med tvär för eller akter mätdäcket vid mätlängdens ändpunkter har bukt eller stiger utefter räta linjer från vardera fartygssidan mot mittplanet, skola ändpunkterna ligga så långt nedanför mätdäckets undersida i mittplanet som motsvarar en tredjedel av däcksbukten respektive hälften av däckets stigning.

² Jämför noten till art. 15.

Avbrott i mätdäcket.

ARTIKEL 18.

Förekommer avbrott i mätdäcket på sätt i artikel 10 tredje stycket angives (se fig. 10), skall mätlängden tagas utefter en tänkt linje i det egentliga däckets förlängning.

I det fall som visas å figur 10 kan det vara lämpligt att för mätningen av mätlängden överföra dennas ändpunkter till översidan av påbyggnadernas däck. Emedan avståndet från undersidan av påbyggnadens däck till mätdäckets förlängningslinje är lika med påbyggnadens höjd, bestämmas mätlängdens ändpunkter genom att denna höjd avsättes nedåt. Givetvis måste vid beräkningen hänsyn tagas till spant och till garnering (om sådan finnes) ävensom till möjligen förefintlig däcksbukt.

Mätning av mätlängden.

ARTIKEL 19.

Där det, såsom vanligen är fallet, icke är möjligt att mäta hela mätlängden direkt mellan dess bestämda och på mätdäcket utmärkta ändpunkter, skall den längst förut, respektive längst akterut liggande delen av längden mätas från ändpunkten till ett skott, en luckkarm eller dylikt, på sätt som finnes lämpligt.

I fartyg med normalt språng skall den återstående längden mätas med ett mätband, som lägges på mätdäcket, eller med en lina, som sträcker så hårt som möjligt från för till akter. Denna del av mätlängden mätes mellan de skott, luckkarmar eller dylikt, till vilka den längst förut, respektive längst akterut liggande delen av mätlängden blivit mätt. Mätbandet lägges och linan sträcker så att redskapet går fritt för alla hinder och löper parallellt med fartygets mittplan på eller över mätdäcket eller dettas förlängningslinje. Användes lina (vilket alltid måste ske då språnget är mycket stort) skall linan sträckas från för till akter. Längden av linan mätes med hjälp av mätstockar eller mätband. Mätlängden erhålles genom att längderna av den förliga delen, den del som på sätt nu sagts blivit mätt med mätband eller på lina, samt den aktere delen sammanräknas.

Bestämning av platsen för mellersta tvärsektionen.

ARTIKEL 20.

Sedan mätlängden blivit fastställd skall platsen för mellersta tvärsektionen bestämmas. Detta sker genom att halva mätlängden avsättes föröver från aktere ändpunkten eller akteröver från förliga ändpunkten på sätt som framgår av artikel 19. Längdens mittpunkt utmärkes på linan och på däcket varjämte dess avstånd från ett skott, en luckkarm eller dylikt bestämmas. Man kontrollerar därefter mätningen genom att på sätt nyss angivits från mittpunkten avsätta den andra hälften av mätlängden. Om ändpunkten för halva längden sammanfaller med mätlängdens ändpunkt, är mätlängden riktigt mätt och platsen för mellersta tvärsektionen rätt bestämd. Sammanfalla icke de båda punkterna skall mätlängden mätas om.

En annan metod är att bestämma platsen för de skilda tvärsektionerna, varom närmare är stadgat i artikel 21, genom att på däcket med början från vardera ändpunkten av mätlängden erforderligt antal gånger i följd avsätta det lika avståndet mellan tvärsektionerna, varvid mellersta tvärsektionen återfinnes på den plats där två tvärsektioner sammanfalla midskepps.

Tvärsektioner.

ARTIKEL 21.

Mätlängden skall delas i ett antal lika delar enligt följande tabell:

| | Mätlängd | Antal lika delar |
|-------------------|--|---------------------|
| Icke överstigande | 50 fot = 15,24 meter | 4 |
| Överstigande | 50 fot = 15,24 meter men icke överstigande 120 fot = 36,58 meter | 6 |
| Överstigande | 120 fot = 36,58 meter men icke överstigande 180 fot = 54,86 meter | 8 |
| Överstigande | 180 fot = 54,86 meter men icke överstigande 225 fot = 68,58 meter | 10 |
| Överstigande | 225 fot = 68,58 meter | 12 |

Det lika avståndet mellan tvärsektionerna erhålles genom att mätlängden delas med den sålunda bestämda divisorn.

Vid delningspunkterna och vid mätlängdens ändpunkter tagas lodräta tvärsektioner vinkelrätt mot fartygets mittplan. De numreras i löpande följd (1, 2, 3 o. s. v.), varvid med nr 1 betecknas sektionen längs förut. Följaktligen har den sektion som går genom mätlängdens akter ändpunkt det högsta numret.

ARTIKEL 22.

Den på mätdäcket uppmärkta platsen för mellersta tvärsektionen skall härefter nedflyttas till lastrummet (maskinrum, kolrum e. d.) vinkelrätt mot fartygets köllinje. Härvid användes det mått på sektionens avstånd från ett skott, en luckkarm eller dylikt som bestämts enligt föreskrift i artikel 20.

Från mellersta tvärsektionens plats i rummet avsättes föröver och akteröver erforderligt antal gånger det lika avståndet mellan tvärsektionerna, varigenom platserna för övriga tvärsektioner kunna bestämmas. Dessa utmärkas på bottengarneringen, tunneln, kölsvinet eller där det eljest kan finnas lämpligt. Det lika avståndet skall avsättas parallellt med köllinjen anlingen i fartygets mittplan eller parallellt med detta. Härefter skall kontrolleras, att platserna för de olika tvärsektionerna blivit riktigt angivna. För sådant ändamål mätas avstånd till skott, luckkarmar eller dylikt och avstånden kontrolleras på mätdäcket.

Kan en tvärsektion icke mätas på sin rätta plats, skall den mätas så nära densamma som möjligt.¹ Med största möjliga noggrannhet skall bestämmas, hur långt för eller akter om den rätta platsen som tvärsektionen mätes. Fullständiga uppgifter härom skola införas i mätbeviset.

I maskindrivet fartyg skall avståndet från det förligaste och det aktersta maskinrumsskottet till den rätta platsen för närmaste tvärsektion bestämmas och angivas i mätbeviset.

ARTIKEL 23.

Innan tvärsektionerna mätas, måste undersökas huruvida vid mätställena den yta, till vilken mätdjupet skall tagas — vare sig denna bestämmas av överkant av bottenstockar eller långskeppsspant eller utgöres av dubbelbotens översida eller, i fråga om träfartyg, av bottengarneringens översida —

¹ Det kan även vara lämpligt att mäta två hjälpsektioner, den ena för och den andra akter om den rätta platsen (se art. 44).

är horisontell tvärskepps eller om den stiger eller faller från mittplanet mot fartygssidorna.¹

ARTIKEL 24.

För fastställande av mätdjupet i tvärsektionerna måste däcksbukten i varje tvärsektion bestämmas på sätt i artikel 17 är föreskrivet samt å figur 9 visas.

Definition på mätdjup.

ARTIKEL 25.

En tvärsektions mätdjup är avståndet från mätdäckets undersida till överkanten av normalbottenstock eller översidan av dubbelbotten, varom närmare förmåles i artikel 26, sedan från detta avstånd dragits tjockleken av befintlig bottengarnering samt en tredjedel av däcksbukten. Är dubbelbottens översida icke horisontell, skall det sålunda funna djupet korrigeras på sätt angives i artikel 28.²

Om däckets är avbrutet där en tvärsektion inträffar, är mätdjupet lika med avståndet från den tänkta linjen i mätdäckets förlängning till överkanten av bottenstock eller översidan av dubbelbotten med de avdrag och den korrektion som ovan nämnts.

Normalbottenstockar och dubbelbottens översida.

ARTIKEL 26.

Vid bestämmande av vad som är fartygets normalbottenstockar och dubbelbottens översida — omförmälda i artikel 25 — skall följande iakttagas.

a) Beträffande den del av fartyget som ligger mellan kollisionsskottet och akterpikskottet:

Fartyg med enkel botten.

1) En bottenkonstruktion, där hela tvärskeppsbottenstockar äro anbragta på varje spant, skall anses som standardkonstruktion, och närhelst sådana bottenstockar finnas, skola de anses såsom normalbottenstockar (se fig. 11).

2) Består bottenkonstruktionen av hela bottenstockar på två eller flera spantavstånd från varandra och finnas rambottenstockar av samma höjd på de mellanliggande spanten, skola sådana bottenstockar anses utgöra normalbottenstockar (se fig. 12 och 13).

3) Består bottenkonstruktionen av hela bottenstockar på vartannat spant och däremellan lägre bottenstockar eller spant, skola mätdjupen tagas till de högre bottenstockarna (se fig. 14).

4) Består bottenkonstruktionen av bottenstockar med olika höjd, måste bestämmas, huruvida de högre eller de lägre bottenstockarna skola anses såsom normalbottenstockar. Som allmän regel härvid gäller att de lägre bottenstockarna skola anses som normalbottenstockar då de högre bottenstockarna stå på mer än två spantavstånd från varandra (se fig. 15).

¹ För sådant ändamål sträcker en lina tvärs över botten på samma höjd vid vardera fartygssidan. Skillnaden mellan linans höjd över botten i mittplanet och dess höjd över botten vid fartygssidorna utgör bottenens fall eller stigning.

² Om däcksbalkarna i mätdäcket stiga i räta linjer från fartygssidorna mot mittplanet, skall korrektionen för däcksbukten utgöra hälften i stället för en tredjedel av stigningen. Denna bestämmas på sätt om däcksbukt stadgas i art. 24, 25, 30 och 43.

5) I en bottenkonstruktion med långskeppsspant av enhetligt djup skola överkanterna av långskeppsspanten anses vara överkanter av normalbottenstockar (se fig. 16).

6) I en bottenkonstruktion med långskeppsspant av olika djup skall vad i momenten 3) och 4) är för där avsedda fall stadgat äga motsvarande tillämpning (se fig. 17 och 18).

7) Konstruktioner med kombinerade tvärskepps- och långskeppsspant skola, när det gäller att bestämma vad som skall anses utgöra fartygets normalbottenstockar, jämföras med de olika konstruktioner som angivits i momenten 1)—6).

Fartyg med dubbelbotten.

8) Där dubbelbotten finnes och är uteslutande inrättad för vattenbarlast skall, oavsett om den är konstruerad enligt tvärsphantsystem eller långspantsystem, mätdjupet tagas till dubbelbottens översida. Kan däremot dubbelbotten användas till förande av last, förråd eller bränsle, skall mätdjupet tagas till överkanten av normalbottenstockarna bestämda enligt de i momenten 1)—7) för fartyg med enkel botten givna anvisningarna (se fig. 19—22).

Nå normalbottenstockarna upp till dubbelbottens tak, må takets översida anses utgöra normalbottenstockarnas överkanter.

9) Avdrag för tjockleken av garnering, som i artikel 25 sägs, skall göras även om garneringen är lagd på sådan dubbelbotten eller sådana bottenstockar till vilka mätdjupet enligt ovanstående anvisningar icke skall tagas.

b) Beträffande de delar av fartyget som ligga för om kollisionsskottet och akter om akterpikskottet:

1) Om bottenstockarna hava samma höjd som eller mindre höjd än de bottenstockar eller den dubbelbotten som finnes omedelbart på andra sidan om kollisionsskottet, respektive akterpikskottet, skola förstnämnda bottenstockar anses vara normalbottenstockar (se fig. 23).

2) Om bottenstockarna äro högre än de bottenstockar eller den dubbelbotten som finnes omedelbart på andra sidan om kollisionsskottet, respektive akterpikskottet, skall mätdjupet tagas till en tänkt linje som drages parallellt med kölen på en höjd över denna, motsvarande höjden av sistnämnda bottenstockar eller dubbelbotten (se fig. 24¹ och 25).

Mätning av mätdjup.

ARTIKEL 27.

Mätdjupen skola mätas med hjälp av stänger som anbringas i eller omedelbart intill mittplanet och i tvärsektionerna på de platser som bestämts i enlighet med artikel 22. Djupen skola mätas till överkant av bottenstock eller till översidan av dubbelbotten. Om garnering finnes göres avdrag för dennas tjocklek (se fig. 26).

I träfartyg mätas djupen till översidan av garneringen, om denna är anbragt direkt på bottenstockarnas överkanter (se fig. 27 och 28).

Utskjutande delar av sidokölsvin och andra styrkekonstruktioner anses icke som garnering.

¹ Piktank skall icke anses som dubbelbottentank även om bottenstockarna nå upp till tank-taket.

Korrekationer av mätta djup.

ARTIKEL 28.

1. Har fartyget dubbelbotten skall, därest tanktaket i tvärsektionen faller från mittplanet mot sidorna, det i mittplanet mätta djupet ökas med hälften av fallet om konturen är rak och med en tredjedel av fallet om konturen bildar en konvex kurva (se fig. 29).

2. Har fartyget dubbelbotten skall, därest tanktaket i tvärsektionen stiger från mittplanet mot sidorna, det i mittplanet mätta djupet minskas med hälften av stigningen om konturen är rak och med en tredjedel av stigningen om konturen bildar en konkav kurva (se fig. 30).

3. Har fartyget enkel botten skola de i momenten 1 och 2 föreskrivna korrekationerna icke göras, även om bottenstockarnas överkanter stiga eller falla från mittplanet mot sidorna.

Rum som skola inräknas i eller uteslutas ur underdäcksdräktigheten.

ARTIKEL 29.

1. Finnes i dubbelbotten eller vanliga bottenstockar nedsänkning eller upphöjning, som icke sträcker sig från den ena fartygssidan till den andra, skall nedsänkningen eller upphöjningen mätas för sig och dess rymd inräknas i respektive uteslutas ur underdäcksdräktigheten, i sistnämnda fall dock under förutsättning att upphöjningen utgör en integrerande del av fartygets bottenkonstruktion. Tvärsektionens djup skall mätas till en linje i jämn tur med tanktaket eller överkanten av bottenstockarna (se fig. 31 och 32).

2. Finnes bottengarnering endast under lucka, skall garneringen mätas för sig och dess rymd uteslutas ur underdäcksdräktigheten. Intet avdrag skall göras för tjockleken av sådan garnering vid bestämmande av mätdjup i tvärsektion under lastlucka (se fig. 33).

3. Finnes utbuktning i fartygssidan, t. ex. för propelleraxel, skola de bredder som falla i utbuktningen mätas till den normala spantlinjen. Rymden av utbuktningen skall bestämmas särskilt och inräknas i underdäcksdräktigheten.

4. Har fartyget kryssaraktar skall, där icke rummet akter om tvärsektionen genom mätlängdens akter ändpunkt är helt obetydligt, rymden av detta rum bestämmas och inräknas i underdäcksdräktigheten (se fig. 34).

ARTIKEL 30.

Är en tvärsektion belägen mitt för en däcköppning (t. ex. lastlucka eller maskinkapp) kan djupet mätas antingen

1) vid kanten av öppningen, varvid till det sålunda erhållna måttet skall läggas den del av däcksbukten som svarar mot öppningens bredd, eller

2) vid fartygssidan, varvid till det sålunda erhållna måttet skall läggas hela däcksbukten (se fig. 35), vars värde skall anses utgöra medeltalet av däcksbukterna vid öppningens ändar.

Tvärsektionens mätdjup bestämmas därefter enligt vad i artikel 25 är föreskrivet.

ARTIKEL 31.

Finnes avbrott i mätdäcket och fortsätter däcket på högre eller lägre plan, skall djupet av tvärsektion, som faller under det högre eller lägre däcket,

mätas till undersidan av detta däck. Det sålunda erhållna djupet skall där-
 efter minskas, respektive ökas, med avsatsens höjd (se fig. 36).

Finnes under mätdäcket urtag, som är helt öppet mot sjön och som därför
 icke skall inräknas i bruttodräktigheten (t. ex. slipen i ett valfångstfartyg),
 skall sådan del av fartyget uppmätas särskilt och dess rymd uteslutas ur
 underdäcksdräktigheten.

Antalet bredder.

ARTIKEL 32.

Mätdjupet i varje tvärsektion skall delas i

a) fyra lika delar, om mätdjupet vid mitten av mätlängden icke
 överstiger 16 fot eller 4,88 meter; samt

b) sex lika delar, om mätdjupet vid mitten av mätlängden över-
 stiger 16 fot eller 4,88 meter.

ARTIKEL 33.

Sedan mätdjupet fastställts, bestämmes det lika avståndet mellan bred-
 derna genom delning av mätdjupet på sätt i artikel 32 är stadgat. Delnings-
 punkterna avsätts på en mätstock, varvid den nedersta punkten först ut-
 märkes och de lika avstånden mellan bredderna avsätts från denna punkt
 uppåt. När den nedersta delningspunkten utmärkes, måste noga iakttagas
 att denna punkt kommer på rätt höjd över mätdjupets verkliga lägsta
 punkt.¹

Mätning av bredder.

ARTIKEL 34.

Bredderna i varje tvärsektion numreras uppifrån och nedåt; den översta
 bredden i höjd med mätdjupets övre ändpunkt betecknas med nummer 1
 och den nedersta bredden, beroende på antalet bredder, med nummer 5 el-
 ler nummer 7.

Bredderna mätas vinkelrätt mot mittplanet genom delningspunkterna och
 mätdjupets ändpunkter från garnering till garnering, om sådan finnes, och
 eljest mellan spantens innerkanter. Garneringens tjocklek skall även utrö-
 nas. Utskjutande delar av stringer, vägare och andra styrkekonstruktioner
 skola icke anses tillhöra garneringen (se fig. 37 och 38).

När garneringen i ett stålfartyg består av ribbor, vilka icke äro anbragta
 direkt mot spantkanterna, bör man mäta ut till spanten och från den så-
 lunda erhållna bredden draga garneringens tjocklek, mätt i horisontell led.

Finnes ej spant på den plats, där en bredd skall tagas, skall bredden mä-
 tas till bordläggningen, varefter från detta mått drages dubbla djupet av
 närmaste spant, mätt i horisontell led.

Kan en bredd icke mätas på sin rätta höjd, skall den mätas så nära denna
 höjd som möjligt. Med stor noggrannhet skall bestämmas, huru långt över
 eller under den rätta höjden som bredden mätes, och fullständiga uppgif-
 ter därom skola lämnas i mätbeviset.

Vid mätning av översta och nedersta bredden skall iakttagas vad i artik-
 larna 37 och 38 är stadgat.

¹ Har fartyget tvärskepps horisontellt tanktak och garnering lagd på ribbor, skall mätstocken
 placeras på garneringens översida. Den nedersta delningspunktens läge bestämmes därefter på
 så sätt, att från mätstockens nedre ände uppåt avsättes det lika avståndet mellan bredderna
 minskat med ribbornas höjd.

Spant av olika djup.

ARTIKEL 35.

I fartyg med spant av olika djup (se fig. 39 och 40) skola bredderna mätas till de grundare spanten därest de djupare spanten anbragts mer än två spantavstånd från varandra. Finnes garnering skall dess tjocklek dragas från de sålunda erhållna bredderna eller ock skola bredderna mätas från garnering till garnering enligt föreskrifterna i artikel 34.

Vad i första stycket stadgas skall likväl icke gälla i fråga om fartyg med långskeppsspant vilkas djup avtager uppåt mot mätdäcket (se fig. 41) utan skola för sådant fall tillämpas föreskrifterna i artikel 34 fjärde stycket. Finnes garnering, skall dess tjocklek fråndragas.

ARTIKEL 36.

I fartyg med korrugerade sidor skola bredderna mätas till en tänkt spantlinje (se fig. 42) lagd så att man erhåller tvärsektionens rätta yta, korrugereringen inräknad. Finnes garnering skall dess tjocklek dragas från de sålunda uppmätta bredderna.

Översta bredden.

ARTIKEL 37.

Översta bredden, belägen i höjd med mätdjupets övre ändpunkt, skall mätas omedelbart under mätdäcket. Kan bredden icke mätas under däcket må den tagas på däckets översida. Därvid måste likväl utrönas, huruvida spantdjupet under däcket är lika stort som ovanför och om fartygssidan i höjd med däcket är vertikal. Skiljer sig spantdjupet ovan däcket från spantdjupet under däcket, skall den uppmätta bredden korrigeras på sätt framgår av figur 43. Är fartygssidan infallande eller utfallande, skall den uppmätta bredden korrigeras i enlighet med anvisning å figur 44.

Nedersta bredden.

ARTIKEL 38.

Nedersta bredden, belägen i höjd med mätdjupets nedre ändpunkt, skall efter omständigheterna mätas på överkanten av bottenstocken, på översidan av garneringen om sådan finnes, eller på översidan av dubbelbotten samt i övrigt på sätt i det följande sägs.

1. Har fartyget dubbelbotten vars översida är antingen horisontell eller ock fallande eller stigande från mittplanet mot sidorna, skall bredden mätas mellan marginalplåtarnas knäcklinjer (se fig. 45—48). Om emellertid överkanten av de brickor som förbinda dubbelbotten med spanten fortsätter i linje med tanktak (se fig. 49) skall bredden mätas till innerkanten av spanten eller, där garnering är anbragt på spanten, till garneringens insida. På sist angivet sätt skall förfaras jämväl då tanktaket går ut till fartygssidorna och brickorna äro anbragta mer än två spantavstånd från varandra (se fig. 50); äro brickorna åter anbragta med mindre mellanrum skall bredden mätas till skärningspunkterna mellan brickor och tanktak (se fig. 51).

2. Har fartyget enkel botten skall nedersta bredden tagas mellan de punkter som begränsa den horisontella delen av bottenstockens överkant eller av garneringens översida (se fig. 52—56).

Tvårsektioners area.

ARTIKEL 39.

Tvårsektioners areor beräknas enligt Simpsons regel. Arean av en tvårsektion skall följaktligen bestämmas på följande sätt:

- a) Äro fem bredder tagna skola de multipliceras,
 - bredderna nr 1 och nr 5 med 1;
 - bredderna nr 2 och nr 4 med 4; samt
 - bredden nr 3 med 2.
- b) Äro sju bredder tagna skola de multipliceras,
 - bredderna nr 1 och nr 7 med 1;
 - bredderna nr 2, nr 4 och nr 6 med 4; samt
 - bredderna nr 3 och nr 5 med 2.

Summan av de sålunda erhållna produkterna skall multipliceras med en tredjedel av det lika avståndet mellan bredderna. Denna sista produkt utgör tvårsektionens area.

ARTIKEL 40.

Kan en sektion icke mätas där den enligt bestämmelserna i artikel 22 har sin rätta plats, må arean av den rätta sektionen bestämmas med hjälp av de i artikel 44 nämnda kontrollkurvorna.

Rymden av rummet under mätdäcket.

ARTIKEL 41.

Sedan arean av varje tvårsektion på dess rätta plats blivit bestämd, beräknas underdäcksdräktigheten på följande sätt:

Areorna av den första och den sista tvårsektionen multipliceras med 1.

Arean av varje tvårsektion med jämmt nummer multipliceras med 4.

Arean av varje tvårsektion med udda nummer (utom den första och den sista) multipliceras med 2.

Summan av dessa produkter multipliceras med en tredjedel av det lika avståndet mellan tvårsektionerna. Härvid erhålles rymden av rummet under mätdäcket uttryckt i kubikfot eller kubikmeter. Samma rymd uttryckt i registerton erhålles genom att antalet kubikfot divideras med 100. Kubikmeter förvandlas till registerton genom multiplicering med 0,353.

Sedan rymden av rummet under mätdäcket beräknats, skall rymden av de rum som angivas i artikel 29 och artikel 31 andra stycket enligt där meddelade föreskrifter läggas till eller dragas ifrån; resultatet utgör fartygets underdäcksdräktighet.

Avbrott i dubbelbotten.

ARTIKEL 42.

Finnas i dubbelbotten ett eller flera avbrott skall rummet under mätdäcket mätas i avdelningar. Varje avdelning skall mätas som om den vore ett fartyg för sig med mätlängden lika med avdelningens längd. Följaktligen skall längden av varje avdelning delas i enlighet med föreskrifterna i artikel 21; dock att, om längden icke överstiger 30 fot eller 9,14 meter, den skall delas i allenast två lika delar.

Avbrott som i första stycket sägs skall anses föreligga a) där dubbelbottens höjd tvärt ändras, b) där dubbelbotten fortsätter på lägre nivå, samt

c) där vid ändan av en partiell dubbelbotten de angränsande bottenstockarna hava annan höjd än dubbelbotten. Vad under c) sagts skall likväl icke gälla i fråga om bottenstockar i pikar där dessa bottenstockar äro högre än angränsande del av dubbelbotten (se fig. 57—59).

För varje avdelning skola vid ändarna och vid varje delningspunkt tvärsektioner mätas. Huruvida därvid mätdjupen jämlikt artikel 32 skola delas i fyra eller i sex lika delar skall avgöras efter storleken av mätdjupet vid mitten av fartygets mätlängd.

Arean av varje tvärsektion och, för varje avdelning, rummen av rummet under mätdäcket skola beräknas enligt artiklarna 39—41. Summan av avdelningarnas sålunda bestämda rumder utgör fartygets underdäcksdräktighet.

I fråga om fartyg med enkel botten eller partiell dubbelbotten skall den omständigheten, att bottenstockarna ha olika höjd — fränsett vad därav må följa på grund av vad i andra stycket stadgas rörande fallet c) — icke förändra tillämpning av bestämmelserna i denna artikel (se fig. 60).

ARTIKEL 43.

I fartyg med ett däck under mätdäcket skola tvärsektionerna mätas delvis under och delvis över det undre däck. Detta skall ske på följande sätt:

Tvärsektionernas lägen utmärkas på det undre däck, varefter djupet i mittplanet från översidan av detta däck till undersidan av mätdäcket mätes vid varje tvärsektion. Det undre däckets tjocklek uträknas.

Därefter bestämmas tvärsektionernas lägen nedanför det undre däck och djupen från undersidan av sistnämnda däck mätas. Summan av djupet i det undre rummet, det undre däckets tjocklek och djupet mellan mätdäcket och det undre däck utgör, efter erforderliga korrekationer (se art. 25), mätdjupet. Detta djup delas på vanligt sätt för bestämmande av delningspunkterna där bredderna skola tagas.

Kontrollkurvor.

ARTIKEL 44.

De ombord tagna måtten skola kontrolleras med hjälp av kontrollkurvor, vilka kunna ritas på sätt nedan angives (se fig. 61).

1. Mätlängden avsättes i lämplig skala utefter en vågrät linje, AB. På denna linje utmärkas delningspunkterna, numrerade från för till akter. I varje delningspunkt drages en linje vinkelrät mot AB. På varje sådan lodrät linje avsättes motsvarande tvärsektionens mätdjup i lämplig skala. Genom djupens övre ändpunkter ritas därefter en kurva, med hjälp av ri. Den sålunda dragna kurvan cd svarar ungefärligen mot däckets språng, förutsatt att översidan av dubbelbotten eller en linje genom överkanterna av de vanliga bottenstockarna är vågrät i fartygets längdriktning. Är kurvan regelbunden och kontinuerlig kunna de olika mätdjupen anses vara riktiga.

På de mot AB vinkelräta linjer, utefter vilka djupen avsatts, utmärkas nu delningspunkterna å varje särskilt djup. Vågräta linjer dragas genom delningspunkterna, och på dessa linjer avsätts, i den använda skalan, hälften av de bredder, som uppmätts vid motsvarande delningspunkter.

Ha måtten blivit rätt tagna skola halva breddernas ändpunkter kunna förernas genom en regelbunden kurva; är detta icke möjligt, framgår av oregelbundenheterna i kurvan att mättagningen icke varit tillräckligt noggrann.

2. a) I fall då nedre ändpunkterna av de skilda tvärsektionernas mätdjup ligga på en rät linje eller på en regelbunden, kontinuerlig kurva, ritas långskeppskurvor för bredder med samma nummer genom att man från baslinjen xy avsätter sträckor, svarande mot tvärsektionernas halvbredder, på lodräta linjer i samma tvärsektioner.

Är det möjligt att med linjer, som bilda regelbundna kurvor, sammanbinda de punkter, vilka svara mot bredder med samma nummer, äro de tagna måtten riktiga.

b) I fall då nedre ändpunkterna av de skilda tvärsektionernas mätdjup ligga på en bruten linje, ritas långskeppskurvor i horisontalplan (vattenlinjer) på följande sätt: Ett antal horisontalplan på lika avstånd från varandra (t. ex. sju stycken, numrerade I—VII) läggas parallella med linjen AB .

Till undvikande av förväxling med tvärsektionernas bredder äro i exemplet (fig. 61) endast förliga och akte delarna av nämnda plan utritade.

Varje sålunda bestämt horisontalplan möter tvärsektionerna i punkter, som lätt kunna återfinnas. Vid de halva sektionerna nr 3 och nr 7 skära de varandra i punkterna h, i, j, k, l, m och n , respektive i punkterna h', i', j', k', l', m' och n' . Nästa åtgärd är att bestämma avstånden $hg, ig, jg, \dots, ng, h'g', i'g', j'g' \dots, n'g'$, d. v. s. avstånden mellan var och en av punkterna h, i, j, \dots, n och $h', i', j' \dots, n'$, å ena sidan, samt mittlinjen för tvärsektionen nr 3 respektive nr 7 å den andra. Från baslinjen xy , parallell med linjen AB , avsättas i ett horisontalplan dessa avstånd på linjer vinkelräta mot nämnda baslinje och svarande mot de olika tvärsektionerna. På så sätt erhåller man punkterna h, i, j, k, l, m och n samt h', i', j', k', l', m' och n' i det att dessa punkter utgöras av de skilda avståndens yttre ändpunkter.

Samma tillvägagångssätt tillämpas för övriga sektioner.

Genom att av punkterna h, i, j, \dots, n och $h', i', j' \dots, n'$ sammanbinda mot varandra svarande punkter erhåller man de kurvor, som återgiva horisontalplanen I, II, III \dots VII. Äro måtten rätt tagna bliva kurvorna regelbundna.

3. På de lodräta linjer, som äro dragna genom mätlängdens delningspunkter, avsättas i lämplig skala avstånd proportionella mot tvärsektionernas areor. Är den kurva som drages genom avståndens ändpunkter regelbunden, tyder detta på att areorna äro riktigt mätta och beräknade. Fel giva sig tillkänna genom oregelbundenheter i kurvan.

4. Kontrollkurvorna utgöra icke blott en oumbärlig metod att kontrollera mätningar och beräkningar utan göra det även möjligt att, om så erfordras, konstruera en tvärsektion som icke kunnat mätas på grund av yttre hinder.

I sådana fall bör man under mätningens gång laga två hjälptvärsektioner belägna för, respektive akter om den oåtkomliga sektionen och så nära denna som möjligt (se art. 22). Medelst nämnda två hjälpsektioner jämte de ordinarie sektioner, som det varit möjligt att mäta, kan man bestämma kurvorna för bredder med samma nummer eller kurvorna för horisontalplanen (vattenlinjerna).

På den lodräta linje, som går genom delningspunkten för den icke mätta tvärsektionen, mätas avstånden mellan baslinjen xy och skärningspunkterna mellan den lodräta linjen och kurvorna (se nedre bilden å fig. 61).

Nu beskrivna tillvägagångssätt kan användas i fall som avses i denna artikel såväl under 2 a) som under 2 b) och gör det lätt att bestämma tvärsektionen. Därest metoden att använda kurvorna för bredder med samma nummer tillämpats, motsvara de erhållna avstånden hälften av tvärsektionens verkliga bredder.

Rymden av dubbelbottentankar.

ARTIKEL 45.

För att kunna bestämma största tillåtna avdrag för vattenbarlastrum (se art. 71) måste man känna rymden av varje dubbelbottentank. Denna rymd beräknas antingen med hjälp av den kapacitetsplan, som upprättats för fartyget,¹ eller på följande sätt.

Där tankens längd ej överstiger 50 fot eller 15,24 meter skola tre bredder och tre höjder tagas. Överstiger längden 50 fot eller 15,24 meter, skall antalet mätta bredder och höjder vara fem.

Längden av varje tank mätes mellan bottenstockarna vid tankens ändar. Vid längdens delningspunkter och dess ändpunkter mätas därefter höjderna på ett avstånd från mittplanet motsvarande en fjärdedel av tanktakets bredd. I varje sektion, där en höjd tagits, mätes en bredd vid höjdens mitt. Har en tank oregelbunden form skall den mätas i avdelningar.

Alla mått tagas till bordläggning, marginalplåtar och undersidan av tanktak utan hänsyn till stag eller spant (se fig. 62—65).

Rymden av varje tank bestämmes på följande sätt: Till de två ändbredderna lägges, i fall då tre bredder tagits, mittbredden multiplicerad med fyra, samt, i fall då fem bredder tagits, bredderna med jämmt nummer, multiplicerade med fyra, jämte mittbredden, multiplicerad med två. Den sålunda erhållna summan multipliceras med en tredjedel av det lika avståndet mellan bredderna. Den på så sätt uträknade arean multipliceras med medelhöjden (d. v. s. det aritmetiska mediet av de mätta höjderna), och 95 procent av sistnämnda produkt utgör tankens rymd i kubikfot eller kubikmeter. Rymden i registerton erhålles genom att antalet kubikfot divideras med 100 eller genom att antalet kubikmeter multipliceras med 0,353.

Rymden av varje dubbelbottentank eller varje särskild del av dubbelbotten skall, angiven i registerton eller kubikmeter, angivas i mätbrevet.

I intet fall må i dubbelbottentankarnas rymd inräknas rymden av sådant rum i dubbelbotten, vilket ej kan användas till förande av vattenbarlast, föråd, brännolja eller last.

Mellandäcksrum.

ARTIKEL 46.

Rum belägna mellan mätdeckets och översta fasta däckets, här nedan benämnda mellandäcksrum, skola mätas och inräknas i bruttodräktigheten. Varje mellandäcksrum skall mätas mellan två omedelbart på varandra följande däck.

ARTIKEL 47.

Vid mätning av mellandäcksrum skall vad i artiklarna 11—13 stadgats äga motsvarande tillämpning.

Metoder för mätning av mellandäcksrum.

ARTIKEL 48.

Mätning av mellandäcksrum skall utföras enligt någon av nedan angivna metoder.

¹ När siffrorna i kapacitetsplanen äro givna i viktton (vare sig engelska eller metriska) skall en riktig omräkningsfaktor användas för förvandling till registerton. Hava rymderna erhållits från kapacitetsplanen och uppstår tvivel om riktigheten av dessa rymder, skola tankarna mätas enligt vad i förevarande artikel är föreskrivet.

Metod 1.

a) Rummets längd mätes i två delar (nr 1 och nr 2). Längd nr 1 tages i mittplanet på halva höjden förut och akterut samt från garneringen eller spanten vid förstäven till förkanten av akterstäv. Längd nr 2 tages i mittplanet på halva höjden samt från förkanten av akterstäv till innerkanten av spant akterut eller om därå finnes anbragt garnering, till dess insida (se fig. 66).

b) Längd nr 1 skall delas i ett antal lika delar på sätt i artikel 21 är för där avsedda fall stadgat. Längd nr 2 skall delas i fyra lika delar. I båda längdernas ändpunkter och i deras delningspunkter mätas därefter, enligt bestämmelserna i artiklarna 34—36, invändiga bredder på halva höjden. I de flesta fall blir bredden vid förstäven och bredden vid den akte ändpunkten av längd nr 2 lika med noll.

c) Höjden skall mätas i mittplanet vid varje delningspunkt. Är det emellertid olika däcksbukt i de båda däck, mellan vilka rummet mätes, skall höjden tagas på ett avstånd från mittplanet som är lika med en fjärdedel av bredden i delningspunkten. Höjden skall mätas från det undre däckets översida (eller från översidan av permanent däcksbeklädnad, såsom trä, betong eller gummi) till undersidan av det övre däck. Finnes panel eller liknande beklädnad på det övre däckets undersida skall höjden tagas genom sådan panel eller beklädnad.

Metod 2.

a) Rummets totala längd² mätes i mittplanet på halva höjden och mellan samma punkter förut och akterut som angivits för metod 1.

b) Totala längden delas i ett antal lika delar på sätt i artikel 21 är för där avsedda fall stadgat, varjämte vardera av de två aktersta lika delarna delas mitt itu. Bredder mätas därefter dels vid den förliga ändpunkten av totala längden, dels vid denna längds delningspunkter och dels vid de två aktersta lika delarnas delningspunkter. Varje bredd skall mätas på halva höjden och enligt bestämmelserna i artiklarna 34—36.

c) Höjden mätes vid varje delningspunkt å totala längden och bestämmes enligt anvisningarna för metod 1 c).

Metod 3 (Särskilda fall).

a) I fartyg med tvär akter, där den aktersta bredden kan mätas vid den akte ändpunkten av mellandäcksrummets totala längd, och likaledes i fartyg med mellandäcksrums, vars akte del har i stort sett samma form som den förliga delen (se fig. 67), erfordras icke de särskilda måtten för den akte delen. I det senare fallet blir bredden i totala längdens akte ändpunkt noll eller nära noll.

b) När väl totala längden blivit uppmätt och delad enligt föreskrifterna i artikel 21, mätas bredderna i varje delningspunkt och därjämte i totala längdens båda ändpunkter. Varje bredd skall mätas på halva höjden och enligt bestämmelserna i artiklarna 34—36.

c) Höjden mätes vid varje delningspunkt å totala längden och bestämmes enligt anvisningarna för metod 1 c).

¹ Slutar det undre däck vid akterstäv eller i närheten av denna skall höjden vid akterstäv anses vara akterdelens höjd.

² Är väl mätlängden fastställd erhåller man totala längden av mellandäcksrums utan svårighet genom att till mätlängden lägga eller, i förekommande fall, därifrån draga längden i horisontell led, mätt i mittplanet, mellan mätlängdens ändpunkter och de i texten nämnda punkterna förut och akterut (se fig. 66).

Rymden av mellandäcksrum.

ARTIKEL 49.

Rymden av mellandäcksrum bestämmas på följande sätt.

1. Har den i artikel 48 angivna metod 1 använts, numreras bredderna i rummets förliga del så att den vid förstaven tagna bredden erhåller nr 1 och bredden vid akterstävns förkant får det högsta numret. Därefter multipliceras första och sista bredderna med ett, de övriga bredder, som hava udda nummer, med två och de bredder, vilka åsatts jämna nummer, med fyra. Summan av dessa produkter multipliceras med en tredjedel av det lika avståndet mellan bredderna, varefter den sålunda erhållna arean multipliceras med medelhöjden (varmed förstås aritmetiska mediet av de höjder, som uppmätts vid varje delningspunkt å längd nr 1, utan hänsyn till höjderna vid denna längds förliga och akte ändpunkter).¹ Sistnämnda produkt utgör rymden av rummets förliga del i kubikfot eller kubikmeter. Bestämningarna i artikel 41 skola tillämpas vid förvandling till registerton.

Bredderna i rummets akte del numreras därefter så att den vid akterstävns förkant tagna bredden får nr 1 och bredden vid akte ändpunkten av längd nr 2 erhåller nr 5. Till summan av första och sista bredderna lägges den andra bredden, multiplicerad med 4, den fjärde bredden, likaledes multiplicerad med 4, samt den tredje bredden, multiplicerad med 2. Den därigenom erhållna summan multipliceras med en tredjedel av det lika avståndet mellan bredderna. Den på så sätt framkomna arean multipliceras därefter med medelhöjden, beräknad på sätt i föregående stycke sagts. Sistnämnda produkt utgör rymden av mellandäcksrummets akte del i kubikfot eller kubikmeter.

Summan av rymderna av förliga och akte delarna utgör rymden av hela mellandäcksrummet.

2. Har den i artikel 48 angivna metod 2 använts, numreras bredderna i hela rummet från för till akter, varvid bredden vid förstaven skall få nr 1. Rymden av hela mellandäcksrummet bestämmas enligt anvisningarna i not I till figur 68.

Alternativt må aktersta bredden beräknas genom att man med hjälp av planimeter bestämmer arean akter om totala längdens näst sista delningspunkt på sätt framgår av figur 68. När så aktersta bredden bestämts, beräknas rymden av hela mellandäcksrummet enligt anvisningarna i not II till figur 68.

3. Har den i artikel 48 angivna metod 3 använts, numreras bredderna på vanligt sätt från för till akter. Rymden av hela rummet beräknas därefter med tillämpning av vad i denna artikel moment 1 stadgats om bestämmande av rymden av förliga delen av ett mellandäcksrum.

Påbyggnader.

ARTIKEL 50.

Fast anbragta rum på eller ovanför översta fasta däck, härefter kallade påbyggnader, skola mätas samt under de förutsättningar, vilka angivas i artikel 51, och med de undantag, varom stadgas i artiklarna 57 och 58, inräknas i bruttodräktigheten.

¹ Hava icke däckerna samma språng skall medelhöjden bestämmas på följande sätt: Höjderna (verkliga eller virtuella) vid längdens ändpunkter multipliceras med 1, övriga höjder, som hava udda nummer, med 2 och de höjder, vilka hava jämna nummer, med 4. Summan av dessa produkter, dividerad med summan av multiplikatorerna, utgör den sökta medelhöjden.

ARTIKEL 51.

Varje sluten påbyggnad (t. ex. back, poop, midskeppsöverbyggnad, däckshus o. d.) i vilken last eller förråd kunna inrymmas eller vilken kan användas till bekvämlighet för passagerare eller besättning (sovrum, dagrum o. d.) skall med de i artikel 57 stadgade undantagen inräknas i bruttodräktigheten.

Rum, vilka enligt bestämmelserna i artikel 58 äro att anse som öppna rum, skola inräknas i bruttodräktigheten, om de äro inredda för och användas till bekvämlighet för passagerare eller besättning. Vad angår inräknande i bruttodräktigheten av rum, som blott till en del användes för besättning eller passagerare, hänvisas till figur 69.

För den händelse en påbyggnads begränsningar (tak, skott etc.) äro så konstruerade¹ att tvekan kan uppstå huruvida påbyggnaden skall anses vara fast anbragt, skall en skiss av påbyggnaden med en ingående beskrivning av dess konstruktion fogas vid mätbeviset.

ARTIKEL 52.

Vid mätning av påbyggnader skall vad i artiklarna 11—13 stadgats äga mofsvarande tillämpning.

Mätning av påbyggnader.

ARTIKEL 53.

Mätning av påbyggnader skall utföras våning för våning på följande sätt.

1. Invändiga längder och bredder skola tagas till innerkant av skottstag med normala inbördes avstånd till innerkant av spant eller till beklädnad (garnering), om sådan finnes. Höjder skola tagas från översidan av det undre däckets (eller från översidan av permanent däcksbeklädnad, såsom trä, betong, gummi o. d.) till undersidan av det övre däckets. Finnes panel eller liknande beklädnad på det övre däckets undersida, skola höjderna tagas genom sådan panel eller beklädnad.

Är det tveksamt, huruvida avståndet mellan skottstagen skall anses som normalt eller icke, skola uppgifter om stagens djup och deras inbördes avstånd lämnas i mätbeviset tillika med en ingående beskrivning av huru mätningen tagits.

Är i en påbyggnad däcksbeklädnaden tjockare inom ett område av däckets yta än inom ett annat, skall man bortse från överskjutande tjocklek inom förstnämnda område om detta är litet i jämförelse med hela däcksytan. I övriga fall tages ett medelvärde av däcksbeklädnadens tjocklek.

2. Vad i artikel 48 är stadgat angående mätning av mellandäcksrums skall tillämpas vid mätning av sådan poop eller sådant halvdäck, som sträcker sig ända ut till aktern, därvid likväl följande särskilda bestämmelser skola iakttagas:

Vid användning av metod 1 skall längd nr 1 och vid användning av metod 2 eller metod 3 skall totala längden delas i ett antal lika delar enligt följande tabell:

| Längd | Antal delar |
|--|-------------|
| Icke överstigande 50 fot = 15,24 meter | 2 |
| Överstigande 50 fot = 15,24 meter, men icke överstigande 225 fot = 68,58 meter | 4 |
| Överstigande 225 fot = 68,58 meter | 6 |

¹ Genom t. ex. stämpling eller kilning.

Har längd nr 1 eller totala längden delats i blott två lika delar, skola höjder mätas även vid dessa längders ändpunkter.¹

3. Jämväl längden av andra påbyggnader (back, midskeppsöverbyggnad o. d.) skall delas i ett antal lika delar enligt ovanstående tabell. Längden av back skall mätas från den punkt vid förstäven som angives i den uti artikel 48 beskrivna metod 1 för mätning av mellandäcksrums.

Bredderna skola mätas vid varje delningspunkt och vid längdens ändpunkter. Härvid skola de i artikel 48 och i denna artikel moment 1 upptagna bestämmelserna gälla i tillämpliga delar.²

Har längden delats i blott två lika delar, skola höjder mätas även vid längdens ändpunkter. I övrigt skola bestämmelserna i artikel 48 och i denna artikel moment 1 gälla i tillämpliga delar.

4. När påbyggnad icke går från den ena fartygssidan till den andra (t. ex. däckshus) och dess skott exakt eller approximativt bilda en rektangel, är det tillräckligt att mäta en bredd vid längdens mitt.

På vad sätt höjden i sådant fall skall mätas beror dels på påbyggnadens läge och dels på skillnaden i däcksbukt mellan över- och underliggande däck (se fig. 70).

5. Påbyggnad av oregelbunden form skall mätas i delar.

Rymden av påbyggnad.

ARTIKEL 54.

Rymden av påbyggnad bestämmas på följande sätt.

1. Sedan bredderna numrerats från för till akter skall vid bestämning av påbyggnadens rymd tillämpas samma regler, som i artikel 49 givits för bestämning av rymden av mellandäcksrums. Skulle emellertid längden hava delats i blott två lika delar, skall till de två ändbredderna läggas mittbredden multiplicerad med fyra varefter den sålunda erhållna summan multipliceras med en tredjedel av det lika avståndet mellan bredderna. Den härvid framkomna arean multipliceras med medelhöjden. Produkten utgör påbyggnadens rymd i kubikfot eller kubikmeter.

2. Vad angår sådana påbyggnader som omförmälas i not 2 till artikel 53 moment 3 och i samma artikel moment 4 skall längden multipliceras med bredden och den sålunda erhållna arean med medelhöjden. Produkten utgör påbyggnadens rymd i kubikfot eller kubikmeter.

Luckor.

ARTIKEL 55.

Rymden av en lucka erhålles genom att man multiplicerar dess inre längd med dess inre medelbredd och denna produkt med medelhöjden (d. v. s. aritmetiska mediet av höjderna, mätta från däckets undersida till undersidan av täckluckorna).

Om summan av luckornas rymder överstiger $\frac{1}{2}$ procent av den del av bruttodräktigheten, som består av underdäcksdräktigheten, mellandäcksrumsrummen, de icke uteslutna påbyggnaderna och sådana ljus- och luftrum för maskinrummet som skola inräknas i bruttodräktigheten, skall överstigande delen av luckornas tillsammantagna rymder inräknas i nämnda dräktighet (tillägget för luckor).

¹ Se not till art. 48, metod 1 c).

² Har påbyggnad samma bredd efter hela sin längd är det tillräckligt att mäta en enda bredd.

ARTIKEL 56.

Summan av luckornas rynder utgöres av tillsammantagna rynden av alla sådana luckor som leda till rum, vilka äro inräknade i bruttodräktigheten. Lucka som leder till ett enligt artikel 57 eller 58 uteslutet rum skall sålunda icke med sin rynd ingå i denna summa. Dock skall i summan ingå rynden av sådan lucka, som är belägen i ett öppet rum men leder till ett i bruttodräktigheten inräknat rum.

Även lucka ledande till rum som icke är inräknat i bruttodräktigheten skall likväl mätas, och luckans mått skola angivas i mätbeviset.

Den del av sluten trunk (t. ex. kolstört), vilken är belägen inom en påbyggnad, skall behandlas som en sluten påbyggnad och således inräknas i bruttodräktigheten (se fig. 71), dock icke då trunken leder till ett uteslutet rum (se fig. 72).

*Slutna rum icke inräknade
i bruttodräktigheten.*

ARTIKEL 57.

Följande rum belägna på eller ovanför översta fasta däckets skola icke inräknas i bruttodräktigheten, såframt de äro uteslutande avsedda för här nedan angivna ändamål samt vidare äro inrättade med hänsyn till dessa ändamål och uteslutande användas för desamma.

1. Rum som kan anses antingen utgöra en del av rummet för framdrivningsmaskineriet eller tjäna som ljus- och lufttillträde till detta. I fråga om sådant rum skola bestämmelserna i artikel 77 tillämpas.

2. Rum för varje slag av maskineri som icke utgör del av framdrivningsmaskineriet. Vid tillämpning av denna artikel skall följande anses som maskineri: ankarspel, kättingbox, spel, styrmaskineri, pump, kylapparat och destillationsapparat, hiss, tvättmaskin, panna och maskiner för framställning av valolja, fiskolja eller guano, generator, ackumulatorbatteri, brandsläckningsmateriel etc. Vad nu sagts skall ock gälla sådan donkeypanna som enligt artiklarna 78 och 79 icke skall anses utgöra del av framdrivningsmaskineriet.

3. Rum till skydd för rorgångare (styrhytt). Är ett rum till en del använt såsom styrhytt och till annan del såsom navigationshytt skall den del vilken användes såsom styrhytt uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten.

4. Rum använt som kabyss eller bageri och inrett med spis eller ugn, utan hänsyn till vem som betjänas därifrån.

5. Skylight, dom och trumma samt liknande rum för luft eller ljus åt underliggande rum. Av sådant rum må emellertid ingen del som är belägen under påbyggnads tak uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten, med mindre i påbyggnadens golv under sådant skylight, sådan dom eller trumma en öppning är lämnad för luft eller ljus åt rum under golvet (se fig. 73 och 74).

6. Nedgångskapp, nedgångslucka och liknande rum som tjäna till skydd för nedgång, trappgång eller lejdare ledande till underliggande rum. Är nedgång belägen i ett rum vilket användes för annat ändamål, till exempel såsom rökrum, och är nedgången icke avskild medelst skott, skall endast sådan del av rummet uteslutas som ligger rakt ovanför nedgången. Jämväl nedgång (trappgång eller lejdare) som är belägen omedelbart under nedgångskapp eller nedgångslucka skall uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten (se fig. 75—79).

7. Rum som upptages av klosett eller urinoar för befäl, besättning eller passagerare. Sådant rum må likväl icke uteslutas om det är avsett för passagerare och dessa avkrävas särskild avgift för rummets begagnande. Ej heller må sådant rum uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten om det utgör del av passagerarsvit.

I fall då ett rum är inrett med såväl vattenklosett eller urinoar som tvättstall skall sådan del av rummet som upptages av tvättstall icke uteslutas med mindre den till rymden är liten i jämförelse med den del som upptages av vattenklosett eller urinoar (se fig. 80).

8. Vattenbarlastrum som uppfyller de i artikel 71 stadgade villkoren.

Rum som avses i punkterna 2—6 må uteslutas allenast där rummet icke är större än som betingas av dess uppgift.

Alla i denna artikel uppräknade rum skola mätas och införas i mätbeviset under särskild rubrik. Måtten å rum som avses i punkterna 2—8 skola tagas utvändigt utom i fall då rummet har del av sida eller skott gemensam med påbyggnad av vilken rummet utgör del. I sistnämnda fall skall längd och bredd mätas till den yta till vilken motsvarande mått i påbyggnaden blivit taget (se fig. 81 och 82). I övrigt skola i fråga om måtten och beräkning av rymden bestämmelserna i artiklarna 53 och 54 gälla i tillämpliga delar.

Om rum som nu sagts ligger inom en påbyggnad är det i allmänhet enklast att mäta först hela påbyggnaden och därefter särskilt för sig de rum som icke skola inräknas i bruttodräktigheten (se fig. 77). Rymden av sistnämnda rum drages från rymden av hela påbyggnaden och återstoden inräknas i bruttodräktigheten.

I fall då det på grund av bestämmelserna i denna artikel befunnits nödvändigt att begränsa det rum som skall uteslutas enär detta ansetts vara orimligt stort eller kunna användas för andra ändamål än dem som nämnts under punkterna 2—6, skall uteslutningen begränsas till det utrymme som är strängt nödvändigt för det angivna ändamålet — t. ex., i fråga om maskineri, till det utrymme som upptages av själva maskineriet och som är nödvändigt för dess gång och betjänande. Som allmän regel skall dock gälla att man skall räkna med rummets hela höjd. Har uteslutningen begränsats skola såväl de begränsade måtten som måtten å rummet i dess helhet angivas i mätbeviset.

Öppna rum icke inräknade i bruttodräktigheten.

ARTIKEL 58.

Med avvikelse från den i artikel 50 uppställda allmänna regeln men under iakttagande av bestämmelserna i artikel 51 skall rummet mellan översta fasta däck och ett skyddsäck (shelterdäck) — vanligen kallat shelterdäcksrum — i likhet med påbyggnader i övrigt uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten, när sådant rum enligt vad här nedan stadgas är att anse såsom öppet.

I. Ett rum skall vid skeppsmätning anses vara öppet om ett skott eller taket består allenast av metalltrådnät eller liknande galler eller ock av plankor med mellanrum överstigande i skott 0,25 fot eller 0,076 meter eller i tak 0,08 fot eller 0,024 meter.¹

¹ Användes sådant rum till förrådsrum, verkstad eller liknande skall det inräknas i bruttodräktigheten.

II a) *Öppningar i däck eller tak.*

1. Ett rum skall vid skeppsmätning anses vara öppet om i mittlinjen av rummets övre däck eller dess tak finnes en öppning, vars längd icke understiger 4 fot eller 1,219 meter och vars bredd är lika stor som eller större än bredden av den närmaste lastluckan i samma däck eller tak.

2. Yrkande att shelterdäcksrums eller del därav skall uteslutas vid beräkning av bruttodräktigheten må ej bifallas, med mindre, i fall då däcköppningen är belägen akterut, avståndet mellan öppningens akterkant (aktre karmen) och akterstävans akterkant icke understiger en tjugondel av fartygets igenkänningslängd samt, i fall då öppningen är belägen förut, avståndet mellan däcköppningens förkant (förliga karmen) och förstävans förkant icke understiger en femtedel av igenkänningslängden.

3. Finnas karmar, må deras medelhöjd över däckets eller takets icke överstiga 1 fot eller 0,305 meter. Skyddsräcken, stöttor eller hylsor runt om öppningen må icke vara anbragta på sådant sätt att öppningen kan skalkas med deras hjälp. Endast flyttbara täckluckor av trä äro tillåtna. Dessa må fasthållas medelst undertill anbragta surringar av tågvirke (icke stälwirar) tillverkat av hampa eller liknande material (se fig. 83).

4. Tonnageöppning i däckets må icke vara anbragt under ett däck, en permanent plattform eller annan liknande konstruktion (se fig. 84).

b) *Öppningar i fartygssidan eller i påbyggnads sidor.*

1. Ett rum skall vid skeppsmätning anses vara öppet då en eller flera öppningar finnas i bordläggningen å båda fartygssidorna eller, när fråga eljest är om påbyggnad, i sidoskotten. Finnes endast en öppning i vardera sidan må dess längd icke vara mindre än 18 fot eller 5,486 meter och dess höjd icke mindre än 2,5 fot eller 0,762 meter. Finnes mer än en öppning i vardera sidan må höjden av sådan öppning icke vara mindre än 2,5 fot eller 0,762 meter och öppningarnas sammanlagda area på vardera sidan icke vara mindre än 60 kvadratfot eller 5,574 kvadratmeter. Ingen öppning må hava en area som är mindre än 25 kvadratfot eller 2,323 kvadratmeter (se fig. 85 och 86).

2. Finnes brunn mellan tvärskeppsskott skola öppningarna i bordläggningen eller sidoskotten hava en längd av 18 fot eller 5,486 meter, om en sådan längd är möjlig, eller i varje fall en längd icke understigande tre fjärdedelar av längden mellan tvärskeppsskotten. Höjden må icke vara mindre än 2,5 fot eller 0,762 meter. Arealen av öppningen på vardera sidan skall vara åtminstone 45 kvadratfot eller 4,181 kvadratmeter.

3. Alla sidoöppningar skola parvis vara belägna mitt för varandra på båda sidor av fartyget eller påbyggnaden. De få icke förses med permanenta stängningsanordningar. De enda stängningsanordningar som tillåtas för sidoöppningar äro lösa plankor inpassade i U-järn som nitats eller svetsats fast vid bordläggningen eller sidoskotten. Ej må bordläggningen eller skotten vid öppning, ej heller U-järnen eller sådana spant som gå över öppningen förses med hål, gångjärn, oglebultar, beslag eller eljest med anordning som kan användas för skalkning eller permanent tillslutning av öppningen.

4. Sidoöppningar må icke med skott eller på annat sätt inneslutas.

c) *Öppningar i tvärskeppsskott.*

1. Ett rum skall vid skeppsmätning anses vara öppet i följande fall.

i) Då i ett av ändskotten finnas två tonnageöppningar, en på vardera sidan om mittplanet. Är tröskel anbragt må dess höjd icke överstiga 2 fot eller 0,610 meter. Öppnings höjd må icke i något fall understiga 4 fot eller 1,219 meter och bredden må icke vara mindre än 3 fot eller 0,914 meter.

ii) Då i ett av ändskotten finnes en enda tonnageöppning som är minst 5 fot eller 1,524 meter hög och 4 fot eller 1,219 meter bred, under förutsättning likväl att öppningen är belägen i eller så nära som möjligt intill mittplanet i ifrågakommande rum eller i fartyget, om rummet går från den ena fartygssidan till den andra (se fig. 87--89). Är tröskel anbragt må dess höjd icke överstiga 2 fot eller 0,610 meter.

2. Öppningarna må icke tillslutas på annat sätt än med lösa plankor¹ inpassade i U-järn, som nitats eller svetsats fast vid skotten, eller med lösa plåtar² vilka fasthållas antingen av hakbultar på ett inbördes avstånd från mittpunkt till mittpunkt icke understigande 1 fot eller 0,305 meter, eller ock av bultar i lösa tersar. Bultarna må icke gå genom skottet. Varken skott eller U-järn vid öppning må vara försett med hål, gångjärn, öglebultar, beslag eller eljest med anordning som kan användas för skalkning eller permanent tillslutning av öppningen.

3. Är rummet uppdelat medelst skott, skall sådant skott hava öppningar med mått och stängningsanordningar som ovan sagts.

4. Där frågan, huruvida påbyggnad må utslutas, beror på förefintligheten av en eller flera tonnageöppningar i skott som begränsar rummet, må icke finnas annan tillträdesväg genom samma skott till det utslutna rummet (se fig. 90).

5. Rum som är helt öppet från däck till däck utan några stängningsanordningar skall utslutas förutsatt att rummets bredd är minst 3 fot eller 0,914 meter (se fig. 91).

d) Allmänna föreskrifter.

1. Yrkande om utslutning vid beräkning av bruttodräktigheten på grund av tonnageöppning må icke bifallas, med mindre öppningen ligger öppen för väder och vind.

2. De ovan angivna måtten å tonnageöppningar hava till syfte att sådan öppning skall äga fri yta av viss minimistorlek; därav följer att minimilängden måste finnas längs hela minimibredden (se fig. 92) eller minimihöjden längs hela minimilängden (se fig. 85 och 86).

3. Vid bestämning av måtten å en tonnageöppning skall hänsyn tagas till att sådana delar av profiljärn, stöttor, hylsor eller liknande anordningar, vilka skjuta in i öppningen, minska öppningens fria yta. I fråga om sidoöppningar skall dock bordläggningsflänsen på spant som går över öppningen icke anses inkräkta på dennas fria yta (se fig. 85 och 86).

ARTIKEL 59.

Sådana påbyggnader och shelterdäcksrums, vilka enligt bestämmelserna i artikel 58 äro att anse som öppna rum, skola alltid mätas och införas i mätbeviset. En noggrann beskrivning, av vilken framgår öppningarnas mått, skall bifogas. Mätningen skall utföras enligt bestämmelserna i artikel 48³ eller artikel 53.

Beräkningen skall utföras enligt anvisningarna i artiklarna 49 och 54.

Finnes inom ett öppet rum påbyggnad (se fig. 83) vilken skall inräknas i bruttodräktigheten, lucka, rum som i artikel 57 sägs eller rum som kan anses utgöra del av rummet för framdrivningsmaskineriet (maskinkapp

¹ I stället för lösa plankor kunna U-järn eller liknande don användas.

² Plåtarna kunna vara försedda med isolering.

³ I allmänhet är ett shelterdäcksrums icke öppet från förstäv till akterstäv. I de flesta fall finnes ett slutet skott förut och ett akterut (se fig. 83). På grund härav bliva bestämmelserna i art. 48 tillämpliga endast i sällsynta fall.

o. d.) skall varje sådant rum mätas för sig och införas i mätbeviset. Beträffande ett vart av dem skall frågan, huruvida det skall inräknas i bruttodräktigheten eller icke, bedömas efter tillämpliga artiklar.

Måtten å och rymden av varje rum, som enligt artikel 58 är att anse som öppet, skall angivas i mätbrevet under särskild rubrik. Från denna rymd skall dragas rymden av sådant inom det öppna rummet beläget rum varom i tredje stycket förmäles. Resten utgör nettorymden av ifrågavarande öppna rum. Är det en avsevärd skillnad mellan de inre och de yttre måtten å ett slutet rum som ligger inom ett öppet rum (t. ex. ett proviantrum med isolerade skott), skola de yttre måtten användas vid tillämpning av nyssnämnda bestämmelser.

Följande exempel, vilket hänför sig till figur 93, visar på vad sätt rymden av den öppna delen av ett shelterdäcksrums skall införas i mätbrevet.

Öppen del av shelterdäcksrums.¹

Total rymd:

$$H = 8 \text{ fot (2,44 m); } L = 360 \text{ fot (109,73 m);}$$

$$B = \left. \begin{array}{l} 34 \text{ fot (10,36 m)} \\ 48 \text{ fot (14,63 m)} \\ 56 \text{ fot (17,07 m)} \\ 56 \text{ fot (17,07 m)} \\ 56 \text{ fot (17,07 m)} \\ 53 \text{ fot (16,15 m)} \\ 50 \text{ fot (15,24 m)} \end{array} \right\} = 1497,60 \text{ ton (4242,49 m}^3\text{)}$$

$$\text{Avgår slutna del (n),} \\ \text{luckor (o) och maskinkapp} = \underline{150 \text{ ton (424,93 m}^3\text{)}}$$

$$\text{Nettorymd} \dots\dots\dots = 1347,60 \text{ ton (3817,56 m}^3\text{)}$$

Öppen brunn.

$$H = 8 \text{ fot (2,44 m); } L = 8 \text{ fot (2,44 m);}$$

$$B = \left. \begin{array}{l} 50 \text{ fot (15,24 m)} \\ 49,5 \text{ fot (15,09 m)} \\ 49 \text{ fot (14,93 m)} \end{array} \right\} = 31,68 \text{ ton (89,74 m}^3\text{)}$$

Rum till skydd för däckspassagerare.

ARTIKEL 60.

Utan hinder av bestämmelserna i artikel 51 första stycket äger den centrala skeppsmättningsmyndigheten i landet medgiva, att slutna påbyggnad uteslutes vid beräkning av bruttodräktigheten, förutsatt dels att fartyget är i tjänst på korta sträckor, dels att påbyggnaden icke användes för något annat ändamål än att bereda skydd åt däckspassagerare och dels att dessa icke hava att härför erlægga någon tilläggsavgift.

Mätningen och beräkningen skall utföras på sätt i artiklarna 53 och 54 är stadgat och rymden (med avdrag för rymden av sådant rum för vattenklosett, vilket enligt artikel 57 redan uteslutits), skall införas i mätbrevet under särskild rubrik.

¹ Om så finnes lämpligt kan detta rum mätas i delar mellan tvärskeppsskott av järn.

AVDELNING IV.

MÄTNING OCH BERÄKNING AV AVDRAG
ENLIGT REGEL I.*Befälhavarens rum.*

ARTIKEL 61.

Varje rum, som är avsett för befälhavaren och användes uteslutande av denne, skall, när förhållandet styrkes, avdragas från bruttodräktigheten.

Avdragsgilla rum för befälhavaren må innefatta ett sovrum med intilliggande¹ dagrum, ett badrum, ett kontor samt klädskaåp. Ligga ej befälhavarens rum intill styrhytten eller navigationshytten, må avdrag ske jämväl för ett vaktrum för befälhavaren, förutsatt att detta ligger intill styrhytten eller navigationshytten.

Besättningens rum.

ARTIKEL 62.

Varje rum, som upptages av besättningen och är avsett uteslutande för dess bruk, skall, när förhållandet styrkes, avdragas från bruttodräktigheten.

Till besättningen skall anses höra varje person (utom befälhavare och lotsar) som är anställd ombord under fartygets resor. På lotsfartyg skola av lotsarna endast de, som behövas för lotsfartygets navigering under vanliga förhållanden, anses tillhöra besättningen.

Avdragsgilla rum för besättningen må utgöras av sovrum, mässrum, badrum, tvättrum, klädskaåp, torkrum, röktrum, rum för rekreation, bibliotek, sjukrum etc.

Maskinchefens liksom även främste styrmannens kontor må avdragas förutsatt att i rummet icke finnes koj och att det ligger intill² sovrummet. Under enahanda förutsättningar må avdrag göras för maskinchefens ävensom främste styrmannens dagrum. Kontor för annan, som tillhör fartygsbefälet, eller för purser³ eller steward må icke avdragas liksom icke heller läkarens mottagningsrum i passagerarfartyg.

*Gångar och andra rum som användas
av befälhavare och besättning.*

ARTIKEL 63.

Penteri, kabyss, bageri, rum för anläggning för filtrering eller destillation av dricksvatten, klosett, urinoar och dylikt som är avsett till bruk uteslutande för befälhavare och besättning skall avdragas för så vitt rummet icke uteslutits vid beräkning av bruttodräktigheten enligt bestämmelserna i

¹ Även om sovrummet och dagrummet äro skilda åt genom en gång, skola de anses ligga intill varandra.

² Även om sovrummet och kontoret äro skilda åt genom en gång, skola de anses ligga intill varandra.

³ Eller befäl som utför pusers arbete.

artikel 57. Sjukrum, apotek och medicinskåp som användas uteslutande för befälhavare och besättning må likaså avdragas.

Gång eller trappgång, vilken uteslutande tjänar som tillträde till avdraget eller uteslutet rum för befälhavaren eller besättningen, skall avdragas. Sådan gång eller trappgång skall avdragas också då den därjämte tjänar som tillträde till:

- a) annat avdraget eller uteslutet rum, inbegripet rum för framdrivningsmaskineriet (se fig. 94),
- b) icke avdragsgillt rum, för så vitt tillträdet till detta sker endast genom vanligt manhål (se fig. 95),
- c) icke avdragsgillt rum inrett till bruk uteslutande för befälhavaren och besättningen (t. ex. linesskåp),
- d) icke avdragsgill gång eller trappgång, förutsatt att denna är ett rum för sig (se fig. 95).

Sådan del av gång, som icke är avskild med skott, må icke avdragas.

Rum som är särskilt konstruerat såsom förrådsrum för fast eller flytande proviant uteslutande avsedd för befälhavare och besättning skall likaså avdragas, om rummet är strängt nödvändigt för sagda ändamål och uteslutande tillgodoser detta. Sådant avdrag må dock icke överstiga 15 procent av övriga avdrag för rum, avsedda för befälhavare och besättning.

I fartyg där befälhavare och besättning själva hålla sig med kost må matskåp avdragas utan begränsning. I sådant fall må dock intet avdrag göras för proviantrum.

ARTIKEL 64.

Reservhytt må icke avdragas. Den omständigheten, att två reservhytter finnas till bruk t. ex. för lotsar eller övertaligt fartygsbefäl skall dock icke medföra, att fartyget anses vara ett passagerarfartyg, förutsatt likvisst att nämnda reservhytter icke äro försedda med fler än sammanlagt fyra kojor, bäddsoffor inräknade.

I fråga om passagerarfartyg, som saknar något av följande för passagerarnas uteslutande bruk avsedda rum, nämligen matsal, rökrum, penteri, kabys, bageri, proviantrum, rum för anläggning för filtrering eller destillation av dricksvatten, badrum, tvättrum, vattenklosett, annan klosett eller urinoar, må avdrag icke göras för motsvarande befälhavare- och besättningsrum. Beträffande fartyg som för passagerare utan kojplatser, till exempel pilgrimer, och icke har inredning med kojplatser för passagerare, skall emellertid vad nyss sagts icke gälla annat än såvitt angår vattenklosetter, andra klosetter och urinoarer.

Vid tillämpningen av denna artikel skall med passagerarfartyg förstås varje fartyg som befordrar betalande passagerare ävensom varje fartyg som, även om det icke för passagerare, har en eller flera reservhytter utöver dem som avses i första stycket andra punkten.

ARTIKEL 65.

Rum som avses i artiklarna 66—71 skola vid tillämpningen av dessa skeppsmättningsregler anses vara sådana rum för fartygets navigering och manövrering, som angivas i artikel 7 tredje stycket under 2), och skola avdragas från bruttodräktigheten enligt vad i nämnda artiklar är stadgat förutsatt att rummen icke uteslutits enligt föreskrifterna i artikel 57.

Rummen för fartygets navigering och manövrering utgöras av:

- a) navigationsrum — utom rum för donkeypanna och för läns-pump — (art. 66),

- b) rum för donkeypanna och för länsump (art. 67),
- c) pumprum i fartyg som för flytande last lös i lastrummet (art. 68),
- d) rum för båtsmansförråd (art. 69),
- e) segelkoj (art. 70) samt
- f) vattenbarlastrum (art. 71).

Navigationsrum

utom rum för donkeypanna och för länsump.

ARTIKEL 66.

Rum, som användes uteslutande för fartygets navigering och som icke uteslutits jämlikt artikel 57, skall avdragas från bruttodräktigheten till så stor del som prövas skäligen.

De avdragsgilla navigationsrummen komma i allmänhet att innefatta rum för förvaring och användning av sjökort och navigationsinstrument, rum för radiotelegrafi och radiotelefoni,¹ rum för förvaring av lanternor, flaggor, raketer etc., rum för ekolod och apparater, avsedda för undervattenssignaler, rum för automatisk styrkompass, gyrostabilisator eller liknande apparater samt rum för ratt, styrinrättning, förhållningsspel och ankarspel med tillhörande kättingboxar.

Där en del av styrhytten användes såsom karthytt skall sådan del avdragas.

Är rum för ratt, styrinrättning, förhållningsspel, ankarspel eller liknande apparat större än för ändamålet erfordras, skall avdrag göras för det utrymme som upptages av själva apparaten jämte det utrymme utefter alla dess sidor som är nödvändigt för dess gång och betjänande (i allmänhet icke mer än 2 fot eller 0,610 meter på varje sida). I regel må ej räknas med större höjd än höjden i ett vanligt mellandäcksrums.

Donkeypanna och länsump.

ARTIKEL 67.

Då icke annat följer av vad i artikel 79 är stadgat om sådant rum för donkeypanna vilket kan anses vara en del av rummet för framdrivningsmaskineriet, skall utrymme som upptages av donkeypannan avdragas, under förutsättning att pannan är förbunden med fartygets länsumpar men oavsett om pannan jämväl kan användas för att driva lastvinscharna eller för annat liknande ändamål.

Om donkeypanna icke är förbunden med länsumparna men uteslutande tjänar till att driva förhållnings- eller ankarspel, styrmaskin eller liknande apparat för navigeringen, må rummet för donkeypannan anses såsom navigationsrum och avdragas enligt vad om sådant rum är stadgat.

Utrymme upptaget av länsump jämte utrymme som är nödvändigt för dess gång och betjänande och rum som uteslutande tjänar såsom tillträde till sådant pumprum skall avdragas. Vad sålunda stadgats skall ock gälla i fråga om barlastpump om denna kan användas för länsning av fartyget.

Är donkeypanna, länsump eller barlastpump, som uppfyller ovan angivna villkor, belägen i rum för framdrivningsmaskineriet, utan att kunna anses tillhöra detta maskineri, skall endast sådant utrymme, som verkligen upptages av nämnda apparater, avdragas och införas i mätbeviset under rubriken: Rum för fartygets navigering och manövrering.

¹ Men icke väntrum för passagerare.

*Pumprum i fartyg som
för flytande last lös i lastrummet.*

ARTIKEL 68.

I fråga om fartyg som fraktar flytande last lös i lastrummet skall avdrag ske för rum som upptages av pump, vilken gör tjänst som lastpump, under förutsättning att pumpen tillika kan användas för länsning av fartyget. Då icke annat följer av de i artikel 78 under A 6) n) upptagna bestämmelserna skall under samma förutsättning som nyss sagts avdrag göras jämväl för rum vilket upptages av sådan för transport av flytande bränsle avsedd pump som är belägen utanför rummet för framdrivningsmaskineriet. Skall enligt vad nu stadgats avdrag ske för rum, som upptages av pump, skall avdraget omfatta också rum, som är strängt nödvändigt för pumpens gång och betjänande samt för tillträde till pumpen.

Rymden av avdragsgillt pumprum skall bestämmas på följande sätt.

Utrymme som upptages av pump och utrymme som är nödvändigt för dennas gång och betjänande skall hava höjden lika med pumpens höjd eller, om sistnämnda höjd icke uppgår till 7 fot eller 2,134 meter, lika med detta mått. Den horisontella arean av dessa utrymmen skall bestå av den i anspråk tagna durkytan jämte tillräckligt utrymme runt om för pumpens gång och betjänande.

Det utrymme som är nödvändigt för tillträde till pumpen skall hava en höjd, som sträcker sig från översidan av de i tredje stycket avsedda utrymmena upp till översta fasta däck, och en horisontell area, vars ena sida är lika med lejdarens bredd och andra sida är lika med 3 fot eller 0,914 meter, dock att arean icke må överstiga 6 kvadratfot eller 0,557 kvadratmeter.

Hela avdraget för pumprum må icke vara större än vad som framgår av nedanstående tabell.

| Bruttodräktighet | Procent av brutto- dräktigheten | Registerton eller kubikmeter, totalt |
|--|---------------------------------------|--|
| Över 3 000 ton (8 498,58 m ³) | 0,9 | — |
| Över 1 500 ton (4 249,29 m ³) till och med 3 000 ton (8 498,58 m ³) | 1,2 | 27 ton (76,49 m ³) |
| Över 500 ton (1 416,43 m ³) till och med 1 500 ton (4 249,29 m ³) | 2 | 18 ton (50,99 m ³) |
| 500 ton (1 416,43 m ³) eller mindre | 4 | 10 ton (28,33 m ³) |

Båtsmansförråd.

ARTIKEL 69.

Med nedan angivna begränsningar skall varje rum som är uteslutande avsett för och använt till båtsmansförråd avdragas från bruttodräktigheten.

Med båtsmansförråd förstås all materiel som är nödvändig för fartygets skötsel och underhåll samt omhändertages av båtsmannen. I allmänhet innehåller båtsmansförråd wirar, trossar, tågvirke, tjära, målningfärg, block, schacklar, soltält, presenningar, taljor, kvastar, svabbar, pytsar etc.

Avdraget för båtsmansförråd må icke vara större än vad som framgår av följande tabell.

| Bruttodräktighet | Procent av brutto- dräktigheten | Registerton eller kubikmeter, totalt |
|--|---------------------------------------|--|
| Över 20 000 ton (56 657,22 m ³) | 1/2 | 125 ton (354,11 m ³) |
| Över 10 000 ton (28 328,61 m ³) till och med 20 000 ton (56 657,22 m ³) | 3/4 | 100 ton (283,29 m ³) |
| Över 2 000 ton (5 665,72 m ³) till och med 10 000 ton (28 328,61 m ³) | 1 | 75 ton (212,46 m ³) |
| Över 1 000 ton (2 832,86 m ³) till och med 2 000 ton (5 665,72 m ³) | 1 1/2 | 20 ton (56,66 m ³) |
| Över 500 ton (1 416,43 m ³) till och med 1 000 ton (2 832,86 m ³) | 2 | 15 ton (42,49 m ³) |
| Över 150 ton (1 416,43 m ³) till och med 500 ton (1 416,43 m ³) | 2 1/2 | 10 ton (28,33 m ³) |
| 150 ton (424,93 m ³) eller mindre | — | 3 ton (8,50 m ³) |

Där i fartyg med bruttodräktigheten icke överstigande 150 registerton eller 424,93 kubikmeter båtsmansförråd finnes i rum som icke enbart är avsett för sådant ändamål, skall avdrag för båtsmansförråd ändock medgivas enligt ovanstående tabell.

I fråga om fiske- eller fångstfartyg (t. ex. valbåt eller sälbåt) med en bruttodräktighet överstigande 150 registerton eller 424,93 kubikmeter och som saknar särskilt rum för båtsmansförråd, skall göras ett lämpligt avdrag, icke överstigande 3 registerton eller 8,50 kubikmeter, för båtsmansförråd som förvaras i rum för fiske- och fångstredskap.

Segelkoj.

ARTIKEL 70.

I segelfartyg skall det rum som uteslutande är avsett för och använt till förrådsrum för segel avdragas från bruttodräktigheten enligt vad nedan är stadgat.

1. Avdraget, som endast må göras beträffande fartyg med segel som enda framdrivningsmedel, må icke överstiga 4 procent av bruttodräktigheten.

2. Äro segelkoj och rum för båtsmansförråd förenade, skall avdrag först ske för segelkojen med den i punkt 1 stadgade begränsningen, och därefter göres avdrag för båtsmansförrådet med återstående del av rummet, enligt bestämmelserna i den till artikel 69 hörande tabellen.

Vattenbarlastrum.

ARTIKEL 71.

Med vattenbarlastrum förstås vattenbarlasttank i dubbelbotten och vattenbarlastrum under översta fasta däck utaför dubbelbotten (t. ex. för- och akterpiktank, djuptank och kofferdamm) om sådant rum uppfyller nedan angivna villkor.

På skriftlig ansökan av fartygets ägare skall rum, som icke är uteslutet och vilket är inrättat för och uteslutande använt till vattenbarlast, med iakttagande av nedan angivna begränsningar avdragas från bruttodräktigheten, såframt rummet uppfyller följande villkor, nämligen

- att det visas vara ändamålsenligt konstruerat samt provat för användning såsom vattenbarlasttank,
- att det är inrättat endast för vattenbarlast, samt
- att tillträde till detsamma icke kan ske annorledes än genom manhål av vanlig storlek.

Anm. till a). Kravet att rummet skall vara ändamålsenligt konstruerat samt provat för användning såsom vattenbarlasttank innebär att tanken skall kunna motstå trycket vid vattenprovning. Öppningar i tanktaket invid sidospanten må icke vara tätade med cement.

Anm. till b). Anordningarna för fyllning och länsning av vattenbarlast-tank (pumpar, rör etc.) skola vara permanenta samt av tillfredsställande beskaffenhet och utan samband med rörsystem för vatten eller olja till motorkylning, matarvatten, dricksvatten, tvättvatten, brännolja eller last. Pumparna skola vara av lämplig typ och storlek för effektiv behandling av vattenbarlasten. Fyllnings- och länsrör skola i allmänhet hava en inre diameter som icke är mindre än $2\frac{1}{2}$ tum eller 64 millimeter. Handpump, flyttbar pump eller slanganslutning må icke betraktas såsom permanent och tillfredsställande anordning för fyllning och länsning. I fartyg, vars bruttodräktighet icke överstiger 200 registerton, eller 566,57 kubikmeter, och i fartyg, vars bruttodräktighet är större och som har segel till huvudsakligt framdrivningsmedel, är handpump tillåten såsom enda hjälpmedel för fyllning eller länsning av vattenbarlastrum förutsatt likväl att anordningen är permanent.

Anm. till c). Storleken av manhål må icke överstiga 2,5 kvadratfot eller 0,233 kvadratmeter.

Kofferdamm skall anses såsom vattenbarlastrum om den uppfyller förut nämnda villkor.

Dubbelbottentank, som står i förbindelse med barlastledning eller som kan användas för vatten eller olja till motorkylning, matarvatten, dricksvatten, tvättvatten, brännolja eller last, skall vid bestämmande av avdraget för vattenbarlastrum anses utgöra sådant rum.

Tabell för bestämmande av största tillåtna avdraget för vattenbarlastrum.¹

| Bruttodräktighet | Procenttal | Bruttodräktighet | Procenttal | Bruttodräktighet | Procenttal | Bruttodräktighet | Procenttal |
|--------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|---------------------|------------|
| 1 000 ² | 19,00 | 3 300 | 15,85 | 6 200 | 12,59 | 10 800 | 9,03 |
| 1 100 | 18,85 | 3 400 | 15,73 | 6 400 | 12,39 | 11 000 | 8,92 |
| 1 200 | 18,71 | 3 500 | 15,60 | 6 600 | 12,20 | 11 200 | 8,82 |
| 1 300 | 18,56 | 3 600 | 15,48 | 6 800 | 12,01 | 11 400 | 8,71 |
| 1 400 | 18,42 | 3 700 | 15,35 | 7 000 | 11,83 | 11 600 | 8,61 |
| 1 500 | 18,27 | 3 800 | 15,23 | 7 200 | 11,65 | 11 800 | 8,52 |
| 1 600 | 18,12 | 3 900 | 15,11 | 7 400 | 11,47 | 12 000 | 8,43 |
| 1 700 | 17,99 | 4 000 | 14,99 | 7 600 | 11,30 | 12 200 | 8,34 |
| 1 800 | 17,85 | 4 100 | 14,87 | 7 800 | 11,13 | 12 400 | 8,26 |
| 1 900 | 17,71 | 4 200 | 14,75 | 8 000 | 10,96 | 12 600 | 8,18 |
| 2 000 | 17,57 | 4 300 | 14,64 | 8 200 | 10,80 | 12 800 | 8,10 |
| 2 100 | 17,43 | 4 400 | 14,52 | 8 400 | 10,64 | 13 000 | 8,03 |
| 2 200 | 17,29 | 4 500 | 14,41 | 8 600 | 10,48 | 13 200 | 7,96 |
| 2 300 | 17,16 | 4 600 | 14,29 | 8 800 | 10,33 | 13 400 | 7,90 |
| 2 400 | 17,02 | 4 700 | 14,18 | 9 000 | 10,19 | 13 600 | 7,84 |
| 2 500 | 16,89 | 4 800 | 14,06 | 9 200 | 10,04 | 13 800 | 7,78 |
| 2 600 | 16,76 | 4 900 | 13,95 | 9 400 | 9,91 | 14 000 | 7,73 |
| 2 700 | 16,62 | 5 000 | 13,84 | 9 600 | 9,77 | 14 200 | 7,68 |
| 2 800 | 16,49 | 5 200 | 13,62 | 9 800 | 9,64 | 14 400 | 7,64 |
| 2 900 | 16,36 | 5 400 | 13,41 | 10 000 | 9,51 | 14 600 | 7,59 |
| 3 000 | 16,23 | 5 600 | 13,20 | 10 200 | 9,38 | 14 800 | 7,55 |
| 3 100 | 16,11 | 5 800 | 12,99 | 10 400 | 9,26 | 15 000 ³ | 7,50 |
| 3 200 | 15,98 | 6 000 | 12,79 | 10 600 | 9,14 | — | — |

¹ För mellanliggande värden på bruttodräktigheten erhållas procenttalen genom interpolering.

² Och därunder.

³ Och däröver.

Vid beräkning av rymden av avdragsgillt vattenbarlastrum skall iakttagas, att sammanlagda rymden av uteflutna och avdragna vattenbarlastrum (innefattande hel eller partiell dubbelbotten, piktankar, djuptankar, kofferdammor och alla andra slag av vattenbarlasttankar i egentlig mening, belägna under översta fasta däck) icke må överstiga det antal procent av bruttodräktigheten, som angives i föregående tabell. I fall då rymden av uteflutna vattenbarlastrum i dubbelbotten är lika med eller överstiger den enligt nämnda tabell tillåtna, är intet avdrag för vattenbarlastrum medgivet. Avdrag må göras för del av tank, förutsatt att tanken i sin helhet är inrättad, konstruerad och provad för vattenbarlast.

ARTIKEL 72.

Intel av de rum som avses i artiklarna 61—71 må avdragas, om icke rummet först blivit inräknat i bruttodräktigheten (se fig. 96 och 97, vilka visa metoden för mätning av bredder och djup i förpiktank).

ARTIKEL 73.

Rymden av rum som avses i artiklarna 61—63 och 66—70 skall mätas och beräknas på sätt i artiklarna 53 och 54 är angivet. Höjderna skola följaktligen mätas till undersidan av ovanliggande däck genom takpanel, om sådan finnes. Rummets horisontala mått skola tagas mellan rummets begränsningsskott eller till beklädnad (garnering) på dessa om sådan finnes eller till innerkant antingen av spant eller ock av skottstag med normala inbördes avstånd och alltså på samma sätt som motsvarande mått tagits vid bestämmande av bruttodräktigheten. Varje rum skall mätas för sig, och i mätbeviset skall angivas det ändamål för vilket rummet är avsett. Har endast del av rum avdragits, skola mätten såväl å rummet i dess helhet som å delen angivas i mätbeviset (se fig. 98).

Mätning av piktankar och andra vattenbarlastrum, som gå från den ena fartygssidan till den andra och som äro belägna utanför dubbelbotten och under mätdäcket eller dess tänkta fortsättning, skall utföras enligt reglerna för mätning av rummet under mätdäcket. Längden skall mätas på tankens tak (se fig. 96 och 97). Tvärsektioner skola mätas på vanligt sätt vid längdens mitt och vid dess ändpunkter, men endast fem bredder skola tagas i varje sektion. Är vattenbarlastrum beläget delvis under och delvis över mätdäcket eller dess tänkta fortsättning (t. ex. en akterpiktank som sträcker sig till undersidan av ett halvdäck) skall den del som ligger under mätdäcket eller dess fortsättning mätas på sätt nyss angivits och den återstående delen mätas som en påbyggnad.

För varje tank som går från den ena fartygssidan till den andra skall avståndet från ändskottet eller ändskotten till rätta platsen för närmaste tvärsektion i rummet under mätdäcket bestämmas och angivas i mätbeviset.

Mätning av vattenbarlastrum som icke går från den ena fartygssidan till den andra och som ligger under mätdäcket och utanför dubbelbotten skall utföras på följande sätt. Först mätes tankens längd. Denna längd delas på sätt i artikel 21 sägs, dock att den icke skall delas i fler än två lika delar om den icke överstiger 30 fot eller 9,14 meter. Tvärsektioner mätas därefter vid längdens ändpunkter och delningspunkter. Har i detta stycke avsett rum förhållandevis liten höjd och äro rummets begränsningsytor i det närmaste plana må rummet ock mätas i enlighet med vad i artikel 53 är stadgat. Tank av oregelbunden form skall mätas i delar.

Vattenbarlastrum, beläget ovanför mätdäcket eller dess tänkta fortsättning, skall mätas på sätt i artikel 53 sägs.

Vad i dessa skeppsmättningsregler finnes stadgat rörande beräkning av rymden av rummet under mätdäcket och rymden av påbyggnad skall ock, där det är tillämpligt, gälla i fråga om bestämmande av rymden av varje särskilt vattenbarlastrum.

Avdrag för rum för framdrivningsmaskineriet.

ARTIKEL 74.

Beträffande varje fartyg som framdrives med maskineri skall från bruttodräktigheten göras avdrag för rum, som erfordras för maskineriet, enligt de närmare bestämmelserna i artikel 75 (drivkraftsavdraget).

I dessa skeppsmättningsregler förstås med rum för framdrivningsmaskineri till en början varje utrymme som är upptaget av huvudmaskineriet eller av hjälpmaskiner, som äro nödvändiga för huvudmaskineriets gång, och vidare utrymmen som äro nödvändiga för huvudmaskineriets och nämnda hjälpmaskinens gång och betjänande — vilka nu nämnda utrymmen närmare bestämmas i artiklarna 78 och 79 — samt slutligen i förekommande fall ljus- och luftrum varom stadgas i artikel 77.

Bortsett från skiljaktigheterna i tillvägagångssätt vid beräkning av å ena sidan rymden av rummet under mätdäcket och å andra sidan rymden av rum för framdrivningsmaskineri — jämför artiklarna 41, 80 1) och 82 — skall vid bestämmande av drivkraftsavdraget icke i rymden av rummet för framdrivningsmaskineriet inräknas något rum som icke förut inräknats i fartygets bruttodräktighet.¹

Alla rum för framdrivningsmaskineri skola mätas och deras rymd bestämmas enligt vad i artiklarna 80—82 stadgas.

Bestämning av drivkraftsavdraget.

ARTIKEL 75.

Avdraget för drivkraften skall bestämmas på följande sätt.

1. *Fartyg med propeller.*

Om rymden av rummen för framdrivningsmaskineriet, bestämd på sätt i artiklarna 77—82 sägs, överstiger 13 procent men understiger 20 procent av bruttodräktigheten, skall avdraget utgöra 32 procent av bruttodräktigheten.

Är rymden av rummen för framdrivningsmaskineriet lika med eller mindre än 13 procent eller lika med eller större än 20 procent av bruttodräktigheten, skall avdraget utgöra rummens rymd ökad med 75 procent.

2. *Fartyg med skovelhjul.*

Om rymden av rummen för framdrivningsmaskineriet, bestämd på sätt i artiklarna 77—82 sägs, överstiger 20 procent men understiger 30 procent av bruttodräktigheten, skall avdraget utgöra 37 procent av bruttodräktigheten.

Är rymden av rummen för framdrivningsmaskineriet lika med eller mindre än 20 procent eller lika med eller större än 30 procent av bruttodräktigheten, skall avdraget utgöra rummens rymd ökad med 50 procent.

3. Med undantag för fartyg som uteslutande användes för bogsering² samt fartyg som är byggt och avsett uteslutande för isbrytning, må driv-

¹ Se fig. 99, som visar huru höjden i en axeltunnel skall mätas, då mätdjupen därstädes hava mätts till översidan av garnering som antagits ligga direkt på dubbelbottens tak.

² Bärgningsfartyg och flodsprutor skola icke anses som bogserfartyg.

kraftsavdraget icke i något fall överstiga 55 procent av den del av fartygets dräktighet som återstår, sedan från bruttodräktigheten gjorts alla avdrag utom drivkraftsavdraget.

Maskinrummets huvuddelar.

ARTIKEL 76.

Rummet för framdrivningsmaskineriet skall omfatta

- a) rum under den övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet,
- b) tunnel eller trunk för propelleraxel samt reservutgång, samt
- c) rum mellan övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet å ena sidan och översta fasta däckets å den andra,

och må omfatta:

- d) ljus- och luftrum på eller ovanför översta fasta däckets.

Anm. till a), b) och c). — Härunder ingå alla rum, som äro belägna under översta fasta däckets och som enligt artiklarna 78 och 79 äro att anse såsom rum för framdrivningsmaskineriet.

Med rummet för huvudmaskineriet förstås det rum som innehåller huvudhjälpmedlen för fartygets framdrivning; rum som avses under b) skola dock icke ingå. I fråga om rum för huvudmaskineriet förstås med den övre begränsningsytan undersidan av det däck som täcker maskinrummet. Om emellertid rummet enligt vad nu sagts skulle sträcka sig i höjded till undersidan av ett halvdäck eller annat höjt däck, skall den del av rummet som ligger inom påbyggnaden hänföras till rum som avses under d) (se fig. 100 och 101).

Anm. till d). — Härunder ingå kappar för insläppande av ljus och luft till pannrum och maskinrum. Hit hör ock varje annat rum inrättat för sådant maskineri som enligt artiklarna 78 och 79 är att anse såsom framdrivningsmaskineriet.¹

Rum som avses under d) skall icke inräknas i rummet för framdrivningsmaskineriet med mindre de i artikel 77 stadgade villkoren äro uppfyllda.

Ljus- och luftrum.

ARTIKEL 77.

Rum som avses i artikel 76 under d) eller del av sådant rum — kallat ljus- och luftrum — skall på ansökan av fartygets ägare inräknas såväl i fartygets bruttodräktighet som i den maskinrummsrymd, vilken skall ligga till grund för beräkningen av drivkraftsavdraget. Sådant ansökan må dock ej bifallas med mindre utrymmet

- a) är av rimlig storlek,
- b) styrkes vara tillfredsställande ur säkerhets- och sjövärdighets-synpunkt, samt
- c) är så konstruerat, att det icke kan användas för annat ändamål än att släppa in ljus och luft till pannrummet och maskinrummet eller för annat än maskin, apparat eller anordning som jämlikt artiklarna 78 och 79 må anses utgöra del av framdrivningsmaskineriet.

I mätbeviset skall angivas huruvida ifrågavarande rum uppfylla ovan stadgade villkor.

¹ Så skall t. ex. sådan del av reservutgång som är belägen på eller ovanför översta fasta däckets föras hit (se fig. 102).

Vad som må anses ingå i maskinrummet.

ARTIKEL 78.

A. Följande rum skola anses såsom rum för framdrivningsmaskineriet.

- 1) Rum för *huvudångpanna*.
- 2) Rum för *huvudmaskineriet*.
- 3) Rum för *hjälpmaskin*, nödvändig för huvudångpanna eller huvudmaskineriets gång.
- 4) *Tunnel* eller *trunk* för *propelleraxel* samt *reservutgång*.
- 5) *Maskinförråd* och *maskinverkstad*, belägna i maskinrummet under översta fasta däckets, dock ej utöver vad som svarar mot $\frac{3}{4}$ procent av bruttodräktigheten.
- 6) Rum för följande maskiner, apparater och anordningar.
 - a) *Settlingtank* av rimlig storlek¹ i fartyg med olja som drivmedel, under förutsättning att tanken ligger i maskinrummet, i maskinkapp eller ock omedelbart intill rum eller kapp som nu sagts.
 - b) *Generator*, *strömbryrtavla* och *instrumenttavla*, dock med det undantag varom förmåles under B 4) f) i denna artikel.
 - c) *Ljuddämpare* (vartill räknas också *ljuddämpare* i skorsten).
 - d) *Hotwell* belägen i maskinrummet under översta fasta däckets.
 - e) *Askejektor*.
 - f) *Apparat för forcerat drag till ångpanna*.
 - g) *Oljerenare* och *oljekylare för bränn- och smörjolja* (vartill räknas också reningstankar).
 - h) *Apparat för värmning av matarvatten* och annan liknande anordning som är nödvändig för huvudmaskineriets gång.
 - i) *Evaporator avsedd uteslutande för matarvatten till ångpanna*.
 - j) *Smörjoljepump*.
 - k) *Ventilationsanläggning* belägen i maskinrummet och nödvändig för dess ventilation.
 - l) *Ackumulatorbatteri* använt endast i samband med framdrivningsmaskineriet.
 - m) *Sådan med ånga eller elektricitet driven kompressor och sådan tryckluftbehållare* som nyttjas i samband med framdrivningsmaskineriet.
 - n) *Brännoljepump* som användes endast för brännolja, förutsatt att pumpen är belägen i maskinrummet, i maskinkapp eller ock omedelbart intill rum eller kapp som nu sagts.

B. Följande rum skola icke anses såsom rum för framdrivningsmaskineriet.

- 1) *Bränslorum*.
- 2) *Matarvattentank*.
- 3) *Lagringstank för smörjolja*.
- 4) Rum upptagna av följande maskiner, apparater eller anordningar.
 - a) *Hjälpkondensor*, som icke användes i samband med framdrivningsmaskineriet.
 - b) *Utrustning för brandsläckning*.
 - c) *Kylmaskineri*.
 - d) *Maskineri för ventilation och uppvärmning av besättnings- och passagerarrum*.

¹ I fartyg som gör långa resor må rymden av settlingtankarna icke överstiga en rymd som motsvarar två dagars förbrukning av brännolja; eljest anses de i sin helhet utgöra bränslorum.

e) *Sanitetspump eller annan pump*, om pumpen icke användes i samband med framdrivningsmaskineriet.

f) *Sådan generator, strömbrylartavla eller instrumenttavla*, som uteslutande användes för belysnings- eller navigeringsändamål, arbete med lasten etc. och som är helt oberoende av fartygets framdrivningsmaskineri.

g) *Donkeypanna* med undantag av sådan varom i artikel 79 förmåles.

Rum för donkeypanna.

ARTIKEL 79.

Donkeypanna skall anses såsom en del av framdrivningsmaskineriet om det vid prövning, som ankommer på den centrala skeppsmättningsmyndigheten i landet, befinnes att pannan är nödvändig för och nyttjas i samband med huvudframdrivningsmaskineriet eller sådan hjälpmaskin som anses ingå i detta.

Om utrymme, som upptages av sådan donkeypanna eller är nödvändigt för dess gång och betjänande, är beläget under översta fasta däckets, skall detta utrymme, vare sig det ligger i eller utanför maskinrummet, inräknas i rummet för framdrivningsmaskineriet. Är utrymmet beläget ovanför översta fasta däckets skall det anses som ljus- och luftrum, varom förmålts i artikel 77.

Mätning av rum för framdrivningsmaskineri.

ARTIKEL 80.

Mätning av rum för framdrivningsmaskineri skall utföras på följande sätt.

1) *Rum under den övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet* — se artikel 76 under a) — mätes genom bestämmande av

- i) längden,
- ii) tre, fem eller, om så erfordras, sju djup samt
- iii) tre, fem eller, om så erfordras, sju bredder.

Rummets *längd* mätes mellan dess ändskott. Denna längd delas därefter i två, fyra eller sex lika delar, allteftersom tre, fem eller sju djup skola mätas.

Djup mätas vid längdens ändpunkter och delningspunkter i mittplanet mellan övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet och översidan av dubbelbotten (respektive överkanten av vanliga bottenstockar eller översidan av garnering). Varje särskilt djup skall i förekommande fall korrigeras för stigning eller fall hos dubbelbotten enligt anvisningarna i artikel 28.

Vid mitten av varje särskilt djup skall därefter en *bredd* mätas mellan sidoskotten respektive mellan spantens innerkanter eller, där garnering är anbragt på spanten, från garnering till garnering.

Antalet djup och bredder som skall tagas bestämmas med hänsyn till rummets längd och läge. När fråga är om ett stort maskinrum som är beläget akterut och som sträcker sig från den ena fartygssidan till den andra, böra fem eller sju djup samt fem eller sju bredder mätas. Ligger rummet midskepps, är det vanligen tillräckligt att mäta tre djup och tre bredder.

I fall då i maskinrummet finnas ett eller flera avbrott i dubbelbotten eller när det i fråga om fartyg med enkel botten förekommer tvär föränd-

ring av bottenstockarnas djup, samt vidare då maskinrummets sidoskott äro krökta eller brutna (t. ex. sidoskott till bränslerum) och särskilt då maskinrummet har oregelbunden form, skall detta rum mätas i delar. Härvid skall varje del för sig mätas enligt de för mätning av hela rummet givna reglerna. Har rummet formen av en rätvinklig parallelepiped är det tillräckligt att mäta ett djup och en bredd.

Alla mätta djup och bredder skola införas i mätbeviset tillika med uppgift, huruvida de tagits till översida av dubbelbotten, till överkant av vanliga bottenstockar, till innerkant av spant eller till garnering.

Vid mätning av rum under den övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet skall vederbörligt avseende fästas vid sådan nedsänkning i eller upphöjning på dubbelbotten eller bottenstockar, varom i artikel 29 moment 1 förmäles.

Å figurerna 103—110 visas närmare, huru mätningen av rummet för framdrivningsmaskineriet tillgår.

2) *Rum varom förmäles i artikel 76 under b), c) och d)* skola vad beträffar längd, bredd och höjd mätas på sätt i moment 1) är stadgat. I de flesta fall torde det emellertid vara tillräckligt att mäta blott en höjd och en bredd. Går rummet från den ena fartygssidan till den andra (t. ex. en axelrecess), skola likväl tre eller fem bredder mätas.

Rum ovanför den övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet skola mätas våning för våning. Varje särskilt rum mätes för sig och måtten tagas mellan begränsningsskotten utan hänsyn till stag.

3) Vid bestämning av rymden utav de rum, vilka avses i denna artikel, måste noga iakttagas att sådant rum som icke är att anse såsom rum för framdrivningsmaskineriet icke må medräknas. Ej heller må sådant rum, som i artikel 78 under A 5) sägs, medtagas förrän fartygets bruttodräktighet blivit bestämd och det därigenom blivit möjligt att avgöra huruvida rummet skall inräknas i sin helhet eller blott till viss del. Med hänsyn till vad nu sagts torde det i de flesta fall befinnas ändamålsenligt att först taga yttermåtten av varje särskilt utrymme upptaget av maskin, apparat eller anordning, som icke är att anse såsom framdrivningsmaskineri, och där-efter draga sammanlagda rymden av dessa utrymmen från rymden av hela rummet (se fig. 103 och 110).

Är maskin, apparat eller anordning, som nyss sagts avgränsad med skott, är det rymden av sålunda avgränsat rum som skall bestämmas.

I mätbeviset skola införas måttuppgifter rörande rum upptaget av maskin, apparat eller anordning, som icke är att anse såsom framdrivningsmaskineri, vare sig rummet är avgränsat med skott eller icke.

Har rum för framdrivningsmaskineri begränsats på grund av bestämmelserna i artikel 81, skola i mätbeviset införas ej blott måtten på det sålunda begränsade rummet utan även måtten på hela rummet.

Begränsning av maskinrum.

ARTIKEL 81.

a) *Längd av rum under den övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet.*

1) Om vid mätning av rummet för framdrivningsmaskineriet befinnes, att rummets längd överstiger vad som erfordras för huvudmaskineriets gång och betjänande och för sådana hjälpmaskiner som äro nödvändiga för huvudmaskineriet, skall längden begränsas, där annat icke följer av bestämmelserna i moment 4).

2) I fråga om ångfartyg skall följande iakttagas.

i) Ligga eldstäderna långskepps skall det för eldning och skötsel av eldstäderna behövliga utrymme framför dessa medräknas, dock att längden av detta utrymme icke må överstiga eldstädernas längd med tillägg av omkring 1 fot eller 0,305 meter. Sådant utrymme i fartygets längdriktning erfordras icke, om pannorna äro placerade med eldstäderna tvärskepps.¹

ii) I fartyg drivet med kolvmaskin må maskinrumslängdens akterändpunkt vid mätningen icke förläggas längre akter om den akters-ta cylindern, dess ventilhus eller annan del av huvudframdrivningsmaskineriet än som är nödvändigt med hänsyn till maskineriets gång och betjänande. I intet fall må dock denna mätpunkt utan särskilt bemyndigande från den centrala skeppsmättningsmyndigheten i landet förläggas mer än 4 fot eller 1,219 meter akter om nämnda cylindrar, ventilhus eller del av maskineriet.

3) I fråga om turbindrivna fartyg skall vad i denna artikel under a) 2) är stadgat tillämpas vid mätning av pannrum.

4) De i denna artikel under a) (1—3) meddelade bestämmelserna skola äga tillämpning allenast där de rum för framdrivningsmaskineriet, på vilka drivkraftsavrdraget är grundat, hava en rymd som uppgår till eller överstiger i fråga om propellerdrivet fartyg 20 procent av bruttodräktigheten och i fråga om fartyg med skovelhjul 30 procent av bruttodräktigheten. Oavsett storleken av maskinrummet skola nyss anförda bestämmelser emellertid icke tillämpas i fråga om fiske- och fångstfartyg, bogserfartyg (om vad härmed förstås, se art. 75), fartyg, byggda och avsedda uteslutande för isbrytning, samt lustjakter.

5) Därest stor maskinstyrka eller säregen anordning av maskineriet synes nödvändiggöra avvikelser från ovan under a) (1—4) meddelad bestämmelse om maskinrums längd skall frågan härom hänskjutas till vederbörande centrala skeppsmättningsmyndighet i landet, till vilken alla nödvändiga uppgifter och ritningar skola lämnas. På myndigheten ankommer att meddela beslut om den längd som skall användas för beräkning av rymden.

b) *Axeltunnel i propellerdrivet fartyg samt reservutgång.*

1) Rum för trycklager.

Skall enligt denna artikel längden av rummet för huvudmaskineriet begränsas och ligger trycklagret icke i vanlig trycklagerrecess utan i stället inom nämnda rum men utanför den efter begränsningen kvarstående delen därav, må den höjd som användes för beräkning av utrymme för trycklagret icke i något fall överstiga vad som är nödvändigt för att lagret skall kunna besiktigas (se fig. 111).

2) Då byggd tunnel saknas:

i) I fartyg med endast en propeller må såsom tunnel räknas allenast utrymme av sedvanlig och för fartyget lämplig storlek. Finnes recess i akter maskinrumsskottet må utrymmets höjd över axeln icke överstiga vad som är nödvändigt för axelns gång och besiktigande (se fig. 111 och 112).

ii) I fråga om fartyg med två eller flera propellar skola i allmänhet samma föreskrifter tillämpas. Finnes omedelbart akter om rummet för huvudmaskineriet ett stort rum eller en stor recess som går från den ena fartygssidan till den andra, må emellertid i rummet

¹ Begränsning skall ske på samma sätt då fråga är om huvudångpanna belägen helt eller delvis ovanför översta fasta däck.

för framdrivningsmaskineriet icke inräknas större utrymme än vad en vanlig axeltunnel för varje särskild axel skulle hava upptagit (se fig. 113).

3) I fartyg med två eller flera propellrar och byggda axeltunnlar må recessen omedelbart för om propellerhylsorna icke anses vara större än som skäligen erfordras för besiktning av axlarna. Härvid skall vederbörlig hänsyn tagas till det sätt på vilket denna del av fartyget är byggd (se fig. 114).

4) Reservutgång skall anses utgöra del av rummet för framdrivningsmaskineriet förutsatt att utgången icke är större än vad som är nödvändigt för att man skall kunna komma till och från tunneln.

I tveksamma fall skall avgörandet hänskjutas till vederbörande centrala skeppsmättningsmyndighet i landet, vilken därvid skall erhålla alla erforderliga uppgifter.

c) *Rum mellan övre begränsningsytan till rummet för huvudmaskineriet och översta fasta däck.*

Vad i denna artikel under a) är stadgat skall i allmänhet äga motsvarande tillämpning.

d) *Rum på eller ovanför översta fasta däck.*

Prövning, huruvida här avsett rum är av »rimlig storlek» skall ske med iakttagande av vad här nedan sägs.

1) Är sådant rum beläget utanför rummet för framdrivningsmaskineriet eller utanför kapp ovanför detta samt försett med maskineri, vilket jämlikt artiklarna 78 och 79 får anses utgöra del av framdrivningsmaskineriet, må ifrågavarande rum icke vara större än som är erforderligt för det däri befintliga maskineriets gång och betjänande.

2) I fråga om rum för insläppande av ljus och luft till rummet för framdrivningsmaskineriet gäller följande.

i) Rummets totala längd må icke överstiga längden av det underliggande maskinrummet (se fig. 115). Är någon del av rummet nedåt avskild medelst plåt, skall längden av denna del dragas från totala längden i den våning varom fråga är (se fig. 116).

ii) Med större bredd än hälften av största tvärsektionsbredden må icke räknas, dock att vad sålunda stadgats icke skall gälla i fråga om sådan i artikel 76 omfördelad del av maskinrum som ligger i påbyggnad omedelbart under ett halvdäck eller annat höjt däck (se fig. 100 och 101).

Beräkning av rymden av rum för framdrivningsmaskineri.

ARTIKEL 82.

Sedan rummet för framdrivningsmaskineriet blivit mätt enligt anvisningarna i artikel 80 samt begränsning jämlikt artikel 81 i förekommande fall ägt rum, skall rymden av rummet för framdrivningsmaskineriet beräknas på följande sätt.

Rymden av varje särskilt utrymme eller del därav uträknas för sig. Därvid skall så tillgå, att först längden multipliceras med bredden, varefter den sålunda framkomna arean multipliceras med djupet (höjden). Sist erhållna produkt utgör utrymmets (delens) rymd i kubikfot eller kubikmeter.

Hava flera bredder mätts skall deras aritmetiska medium användas vid beräkningen. Vad sålunda stadgats skall tillämpas jämväl i fråga om djup (höjder).

ARTIKEL 83.

Följande två exempel, vilka gälla två propellerdrivna fartyg, innehålla närmare anvisningar för tillämpningen av bestämmelserna om avdraget för drivkraften.

Det beräkningsschema som återfinnes å s. 103 visar hur den del av ljus- och luftrum bestämmes vilken erfordras för att ett drivkraftsavdrag om 32 procent av bruttodräktigheten skall erhållas.

| Exempel 1 | A. Ägaren ansöker icke att få rum på eller ovanför översta fasta däckets inräknat i bruttodräktigheten och i rymden av uppmätta maskinrummet. | B. Ägaren ansöker att så mycket som möjligt av rum på eller ovanför översta fasta däckets skall inräknas i rymden av uppmätta maskinrummet och i bruttodräktigheten, dock ej mer än att den senare icke överstiger 1 600,00 ton (4 532,58 m ³). | C. Ägaren ansöker att så stor rymd av rum på eller ovanför översta fasta däckets skall inräknas i bruttodräktigheten och i rymden av uppmätta maskinrummet som erfordras för att 32 %-avdrag skall erhållas. |
|---|--|---|--|
| | Rymden av uppmätta maskinrummet under översta fasta däckets = 160 ton (453,26 m ³) Totala rymden av rum på eller ovanför översta fasta däckets (ljus- och luftrum etc.) = 65 ton (184,14 m ³) Totala rymden av luckor = 25 ton (70,82 m ³) | Rymden av uppmätta maskinrummet överstiger icke 13 % av bruttodräktigheten. Följaktligen skall avdraget för drivkraften vara $160 \times 1,75 = 280$ ton ($453,26 \times 1,75 = 793,21$ m ³). | 32,89 ton (93,17 m ³) av rum på eller ovanför översta fasta däckets inräknas i rymden av uppmätta maskinrummet och i bruttodräktigheten; $160,00 + 32,89 = 192,89$ ton ($453,26 + 93,17 = 546,43$ m ³) överstiger icke 13 % av bruttodräktigheten. Följaktligen skall avdraget för drivkraften vara $192,89 \times 1,75 = 337,56$ ton ($546,43 \times 1,75 = 956,25$ m ³). |
| Underdäcksdräktigheten | 1 350,00 ton (3 824,36 m ³) | 1 350,00 ton (3 824,36 m ³) | 1 350,00 ton (3 824,36 m ³) |
| Rum över mätdäckets | 200,00 ton (566,57 m ³) | 200,00 ton (566,57 m ³) | 200,00 ton (566,57 m ³) |
| Rum på eller ovanför översta fasta däckets (ljus- och luftrum etc.).... | | 32,89 ton (93,17 m ³) | 50,28 ton (142,44 m ³) |
| Tillägg för luckor | 17,25 ton (48,87 m ³) | 17,09 ton (48,41 m ³) | 17,00 ton (48,16 m ³) |
| Bruttodräktighet | 1 567,25 ton (4 439,80 m ³) | 1 599,98 ton (4 532,51 m ³) | 1 617,28 ton (4 581,53 m ³) |
| Avdrag andra än avdraget för drivkraften | 120,00 ton (339,94 m ³) | 120,00 ton (339,94 m ³) | 120,00 ton (339,94 m ³) |
| Återstod | 1 447,25 ton (4 099,86 m ³) | 1 479,98 ton (4 192,57 m ³) | 1 497,28 ton (4 241,59 m ³) |
| Avdrag för drivkraften | 280,00 ton (793,21 m ³) | 337,56 ton (956,25 m ³) | 517,53 ton (1 466,09 m ³) |
| Nettodräktighet | 1 167,25 ton (3 306,65 m ³) | 1 142,42 ton (3 236,32 m ³) | 979,75 ton (2 775,50 m ³) |

| Exempel 2 | A. Ägaren ansöker icke att få rum på eller ovanför översta fasta däckets inräknat i bruttodräktigheten och i rumden av uppmätta maskinrummet. | B. Ägaren ansöker att så mycket som möjligt av rum på eller ovanför översta fasta däckets skall inräknas i rumden av uppmätta maskinrummet och i bruttodräktigheten, dock ej mer än att den senare icke överstiger 2 000,00 ton (5 665,72 m ³). | C. Ägaren ansöker att totala rumden av rum på eller ovanför översta fasta däckets skall inräknas i bruttodräktigheten och i rumden av uppmätta maskinrummet. |
|---|---|--|--|
| | <p>Rymden av uppmätta maskinrummet under översta fasta däckets = 360 ton (1 019,83 m³).</p> <p>Totala rumden av rum på eller ovanför översta fasta däckets (ljus- och luftrum etc.) = 105 ton (297,45 m³).</p> <p>Totala rumden av luckor = 30 ton (84,99 m³).</p> | <p>Rymden av uppmätta maskinrummet är över 13 % och under 20 % av bruttodräktigheten. Följaktligen skall avdraget för drivkraften vara 32 % av bruttodräktigheten.</p> | <p>69,8* ton (197,96 m³) av rum på eller ovanför översta fasta däckets inräknas i rumden av uppmätta maskinrummet och i bruttodräktigheten; 360,00 + 69,88 = 429,88 ton (1 019,83 + 197,96 = 1 217,79 m³) överstiger 20 % av bruttodräktigheten. Följaktligen skall avdraget för drivkraften vara 429,88 × 1,75 = 752,29 ton (1 217,79 × 1,75 = 2 131,13 m³).</p> |
| <p>Underdäcksdräktigheten 1 630,00 ton (4 617,56 m³)</p> <p>Rum över mätdäcket 280,00 ton (793,20 m³)</p> <p>Rum på eller ovanför översta fasta däckets (ljus- och luftrum etc.)....</p> <p>Tillägg för luckor 20,45 ton (57,93 m³)</p> <p>Bruttodräktighet 1 930,45 ton (5 468,69 m³)</p> <p>Avdrag andra än avdraget för drivkraften 190,00 ton (538,24 m³)</p> <p>Återstod 1 740,45 ton (4 930,45 m³)</p> <p>Avdrag för drivkraften 617,74 ton (1 749,98 m³)</p> <p>Nettodräktighet 1 122,71 ton (3 180,47 m³)</p> | <p>1 630,00 ton (4 617,56 m³)</p> <p>280,00 ton (793,20 m³)</p> <p>69,88 ton (197,96 m³)</p> <p>20,10 ton (56,94 m³)</p> <p>1 999,98 ton (5 665,66 m³)</p> <p>190,00 ton (538,24 m³)</p> <p>1 809,98 ton (5 127,42 m³)</p> <p>752,29 ton (2 131,13 m³)</p> <p>1 057,69 ton (2 996,29 m³)</p> | <p>1 630,00 ton (4 617,56 m³)</p> <p>280,00 ton (793,20 m³)</p> <p>105,00 ton (297,45 m³)</p> <p>19,92 ton (56,43 m³)</p> <p>2 034,92 ton (5 764,64 m³)</p> <p>190,00 ton (538,24 m³)</p> <p>1 844,92 ton (5 226,40 m³)</p> <p>813,75 ton (2 305,24 m³)</p> <p>1 031,17 ton (2 921,16 m³)</p> | |

BERÄKNINGSSCHEMA.

| | | |
|---|------------|---------------|
| Bruttodräktighet med undantag av ljus- och luftrum samt luckor... | 1 550,00 | |
| Tillägg för luckor, grundat på ovannämnda bruttodräktighet | 17,25 | |
| Bruttodräktighet med tillägg för luckor inräknat, men med ljus- och luftrum uteslutna | 1 567,25 | |
| 13 % av 1 567,25 ton | 203,74 | |
| Maskinrum under översta fasta däckets | 160,00 | |
| Skillnad | 43,74 | |
| 14,95 % av skillnaden | 6,54 | |
| Skillnaden ökad med 14,95 % därav | 50,28 | 50,28 |
| Bruttodräktighet inberäknat ljus- och luftrum samt tillfälligt tillägg för luckor | 1 617,53 | |
| Extra avdrag för luckor på grund av ljus- och luftrum = $\frac{1}{2}$ % av 50,28 | 0,25 | |
| 13 % av bruttodräktigheten | 1 617,28 = | 1 617,28 |
| | | <u>210,25</u> |
| Maskinrum under översta fasta däckets | 160,00 | |
| Ljus- och luftrum | 50,28 | |
| | Summa | <u>210,28</u> |

AVDELNING V.

MÄTNING OCH BERÄKNING AV DRÄKTIGHET
ENLIGT REGEL II

*Mätning av rummet under
översta däckets.*

ARTIKEL 84.

Då jämlikt artikel 2 andra stycket regel II skall användas, skall mätningen av rummet under *översta däckets*¹ utföras genom att fartygets längd, största yttre bredd samt omkrets bestämmas på följande sätt.

1) Längden mätes på översta däckets från förstävans akterkant till akterstävans akterkant. Då akterstäv saknas eller akterstävans icke når upp till översta däckets, skall längden tagas till hjärtstockens förkant, varvid denna, om så är erforderligt, tänkes utdragen upp till översta däckets (se fig. 117).

2) Största yttre bredden bestämmas genom att översta däckets största bredd mätes mellan punkter på utsidorna av bordläggningen, varest de på förhand utmärkts i jämnhöjd med däckets översida. Är fartygssidan infallande, mätes minskningen i bredd (»tumble-home») med hjälp av lod eller på annat sätt. Summan av översta däckets största bredd och minskningen i bredd å båda sidor utgör största yttre bredden (se fig. 118). Avvisare skola icke inräknas i sistnämnda bredd.

Är det möjligt att bestämma största yttre bredden genom invändig mätning (t. ex. i ett stålfartygs maskinrum) mätes största bredden mellan bordläggningsplåtarnas insidor och till denna bredd lägges plåtarnas tjocklek på fartygets båda sidor.

3) Omkretsen mätes helst med hjälp av en kedja som slås runt fartyget utvändigt på det ställe där största bredden blivit mätt (se fig. 119 och 120). Kedjan måste styvhalas i rät vinkel mot kölens längdriktning. På kedjan göras märken vid de båda punkter, som utmärkts på bordläggningen i jämnhöjd med översta däckets översida. Avståndet mellan dessa båda märken på kedjan utgör den sökta omkretsen.

*Beräkning av rymden av rummet
under översta däckets.*

ARTIKEL 85.

Rymden av rummet under översta däckets beräknas på följande sätt. Först adderas halva omkretsen och hälften av största yttre bredden. Denna summa kvadreras, och resultatet multipliceras med längden. Den sålunda erhållna produkten multipliceras därefter, i fall då fotmått användes, med 0,0017 när fråga är om trä- eller kompositfartyg och med 0,0018 när fråga är om stålfartyg samt, i fall då metriskt mått användes, med 0,17 respektive 0,18. Den sålunda sist erhållna produkten skall anses utgöra rymden av rummet under översta däckets, uttryckt i registerton eller kubikmeter.

¹ Då regel II användes i fråga om fartyg med öppet skyddsäck, skall skyddsäckets anses vara det översta däckets.

ARTIKEL 86.

Då regel II användes skola dubbelbottentankarna ej mätas.

Påbyggnader m. m.

ARTIKEL 87.

Då icke annat följer av bestämmelserna i artikel 88 skola i fråga om rum på eller ovanför översta däck (back, rum under halvdäck, ävensom däckshus, luckor m. m.) gälla tillämpliga föreskrifter i avdelning III.

*Mätning och beräkning av
påbyggnaders rymd.*

ARTIKEL 88.

Mätning av alla påbyggnader och luckor på eller ovanför översta däck skall utföras så att deras medelbredd, medellängd och medelhöjd bestämmas, om möjligt på sätt i avdelning III är föreskrivet. I intet fall må emellertid mer än en bredd användas. Är det icke möjligt att bestämma invändiga mått, skola utvändiga tagas.

Rymden av sådant rum beräknas genom att längden multipliceras med bredden, varefter den sålunda erhållna arean multipliceras med höjden. Den sist erhållna produkten skall anses utgöra den sökta rymden i kubikfot eller kubikmeter.

*Mätning och beräkning av
avdragsgilla rum.*

ARTIKEL 89.

Rum som enligt artikel 7 äro avdragsgilla skola mätas och deras rymd bestämmas på sätt i artikel 88 föreskrives. Alla avdrag skola vara underkastade de begränsningar och inskränkningar, varom stadgas i avdelning IV, och så snart det i fråga om något rum (t. ex. vattenbarlastrum) icke är möjligt att beräkna i vad mån sådan begränsning eller inskränkning skall ske, må intet avdrag medgivas för rummet.

AVDELNING VI.

IGENKÄNNINGSMÅTT

*Igenkänningsmått
vid användning av regel I.*

ARTIKEL 90.

1) *Igenkänningslängden*¹ är längden från förkant av förstävans översta ände (se fig. 121) till akterkant av akterstävans översta ände.

Saknas akterstäv skall längden tagas till skärningspunkten mellan förkanten av hjärtstocken (eller dess tänkta förlängning) och det översta däckets.

2) *Igenkänningsbredden* är den största yttre bredden; denna bestämes enligt artikel 84 på samma sätt som bredden vid användning av regel II (se fig. 118).

Avvisare skola icke inräknas i igenkänningsbredden.

3) *Igenkänningsdjupet* är det lodräta avståndet, mätt i mittplanet vid mitten av igenkänningslängden, mellan undersidan av mätdäcket och översidan av dubbelbottens tak eller överkanten av bottenstock. I fartyg med tre eller flera däck skall ytterligare ett igenkänningsdjup mätas till undersidan av översta fasta däckets (se fig. 122).

Finnes på den plats där igenkänningsdjupet skall tagas nedsänkning i eller upphöjning på dubbelbotten, skall djupet mätas till nedsänkningens botten respektive till upphöjningens översida (se fig. 123).

*Igenkänningsmått
vid användning av regel II.*

ARTIKEL 91.

Igenkänningsmått för fartyg, uppmätta enligt regel II, utgöras av den längd, den bredd och den omkrets, som bestämts enligt artikel 84.

Längd över allt.

ARTIKEL 92.

Längden över allt skall även bestämmas. Den mätes från förkant av föriligaste fasta konstruktion till akterkant av akterligaste fasta konstruktion i fartyget (se fig. 124).

¹ Har mätlängden bestämts erhålles utan svårighet igenkänningslängden genom att till mätlängden adderas respektive från densamma subtraheras längden av de horisontella avstånden, uppmätta i mittplanet, mellan mätlängdens ändpunkter och de i mom. 1) nämnda punkterna (se fig. 117).

Tabell I A.

Fotmått.

Lika avståndet mellan bredderna och en tredjedel av detta avstånd vid olika mätdjup.

Mätdjupet vid mitten av mätlängden överstiger icke 16 fot.

Tabell I B.

Fotmått.

Lika avståndet mellan bredderna och en tredjedel av detta avstånd vid olika mätdjup.

Mätdjupet vid mitten av mätlängden överstiger 16 fot.

Tabell II A.

Metriskt mått.

Lika avståndet mellan bredderna och en tredjedel av detta avstånd vid olika mätdjup.

Mätdjupet vid mitten av mätlängden överstiger icke 4,88 meter.

Tabell II B.

Metriskt mått.

Lika avståndet mellan bredderna och en tredjedel av detta avstånd vid olika mätdjup.

Mätdjupet vid mitten av mätlängden överstiger 4,88 meter.

Tabell III A.

Förvandling av registerton till kubikmeter.

Tabell III B.

Förvandling av registerton till kubikmeter.

Tabell IV A.

Förvandling av kubikmeter till registerton.

Tabell IV B.

Förvandling av kubikmeter till registerton.

Tabell V A.

Förvandling av fot till meter.

Tabell V B.

Förvandling av tjugondelar av fot till meter.

Tabell VI A.

Förvandling av meter till fot.

Tabell VI B.

Förvandling av decimaler av meter till fot.

Exempel.

Exempel på användning av tabell III för förvandling av registerton till kubikmeter.

Exempel på användning av tabell IV för förvandling av kubikmeter till registerton.

Exempel på användning av tabell V för förvandling av fot till meter.

Exempel på användning av tabell VI för förvandling av meter till fot.

Tillägg 1.**Tillägg 2.**