

man ikke ved overgangen til 1867-lovens system ønskede at anskaffe nye måleredskaber. På grund af det irrationelle forhold mellem den danske og den engelske fod har bestemmelsen imidlertid givet anledning til meget besvær og en del unøjagtighed ved målenes udregning og revision, og forslaget betyder på dette punkt imødekommelse af et af praktiske hensyn længe næret ønske om, at den engelske fod tages i anvendelse også ved selve optagelsen af mål.

Da den engelske fod inddelingsmæssigt hviler på et 12-delings-princip, er det fundet nødvendigt udtrykkeligt at fremhæve, at decimalsystemet dog af praktiske grunde kan finde anvendelse her.

Som nævnt må det findes rationelt at måle i en enhed, der tilhører samme målesystem som det, hvori tonnagen udtrykkes. Udtrykkes således de udfundne tonnager i registertons, der — som nævnt i stk. 3 — er et rumindholds-begreb baseret på den engelske kubikfod, vil det være det rette at måle i den dertil svarende engelske fod. Når man har ønsket indenfor dansk skibsmåling som hidtil at lade målingens resultat komme til udtryk principalt i registertons, skyldes det, at såvel den øvrige danske lovgivning som alle betydende udenlandske lovgivninger lægger registerton'en til grund i forskellige relationer som i de indledende bemærkninger anført. Til imødekommelse heraf er der i lov nr. 65 af 28. februar 1950 om mål og vægt § 4, stk. 2, gjort en undtagelse fra lovens almindelige regler, for så vidt angår måling af skibe, således at der på dette område gælder de til enhver tid udfærdigede særlige bestemmelser.

#### Til § 4.

Måling efter regel II finder kun anvendelse på underdækstonnage og kun i sådanne tilfælde, hvor optagelse af indvendige mål ikke kan ske, f. eks. på grund af, at skibet har indtaget last.

Måling efter regel II med det dertil hørende målebrev vil være at betragte som en midlertidig foranstaltning, således at måling efter regel I skal ske, så snart forholdene gør det muligt.

#### Til § 5.

I betragtning af det foreliggende lovgivningsområdes ret tekniske karakter, og da indholdet af de nærmere regler for målingen og tonnageberegningen efter Danmarks tiltrædelse af Oslo-konventionen alligevel vil være bestemt ved konventionen og de dertil til enhver tid knyttede bestemmelser,

må det anses for såvel lidet hensigtsmæssigt som unødvendigt i loven at give detaljerede målingsforskrifter.

Man har dog fundet det rimeligt, at der i loven gives udtryk for fremkomsten af målingens hovedresultater, brutto- og nettotonnagen, også i betragtning af den betydning, der i den øvrige søfartslovgivning er tillagt disse mål, således med hensyn til skibes bemanning og udrustning, forskellige afgifter til havnene m. v.

Til den i paragraffen indeholdte definition af bruttotonnagen bemærkes, at de under nr. 2 nævnte overdæksrum (casinger), der står i forbindelse med skibets maskinrum, i overensstemmelse med hidtidig praksis efter rederiets begæring vil kunne medregnes i bruttotonnagen, idet der i visse tilfælde herved opnås et større maskinrumsfradrag (med deraf følgende mindre nettotonnage) end det, der svarer til de således medregnede dele af overdæksrum.

Når der ved de indledende ord i litra a: „... med undtagelse navnlig af ...“ er holdt mulighed åben for, at også enkelte andre rums indhold kan holdes uden for bruttotonnagen, er herved bl. a. hentydet til, at lugers (lugeåbningers) rumindhold ikke skal medregnes i det omfang, dette ikke overstiger  $\frac{1}{2}$  pct. af bruttotonnagen excl. luger.

De ved beregningen af nettotonnagen tilladte fradrag sker efter nærmere ved konventionen fastsatte regler.

Som paragraffens indledende ord giver udtryk for, er brutto- og nettotonnagen at anse som målingens hovedresultat. Af andre målingsresultater kan navnlig fremhæves tonnagen af de åbne og lukkede rum, der ifølge Genève-reglernes art. 57 og 58 ikke skal medregnes i bruttotonnagen, men som alligevel skal anføres i målebrevet („spaces not included in gross tonnage“).

#### Til § 6.

Bestemmelsen omhandler de tilfælde, i hvilke målingspligt indtræder.

Til bestemmelsen i litra b bemærkes, at forandringer ved skibet, der kan give anledning til *om-måling*, dels kan bestå i en ombygning, hvorved størrelsen af de pågældende rum ændres, dels kan fremkomme blot ved en ændret benyttelse af visse rum, f. eks. ved, at et passagerum ændres til et mandskabsrum.

Som det fremgår af formuleringen af bestemmelsen i litra b sammenholdt med ordvalget i litra a, kommer litra b principielt lige fuldt til anvendelse på danske og på udenlandske skibe. Et udenlandsk skib, som ombygges ved dansk værft, vil