

komité kom herved til det resultat, at det engelske målingssystem på grund af sin store udbredelse ville være det bedst egnede grundlag for internationale regler, og fremkom i 1931 med et detailleret forslag til målingsinstruktion, kaldet „Draft Regulations for Tonnage Measurement of Ships“, som af Folkeforbundet blev forelagt de forskellige lande til udtalelse.

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

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

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

Ved fremsættelsen af lovforslaget oplyste *handelsministeren*, at konventionen allerede var blevet ratificeret af de fleste af signatarlandene, og at der var stor sandsynlighed for, at de øvrige ville følge efter, ligesom man kunne regne med, at USA, Vesttyskland og Japan inden længe ville tiltræde konventionen.

„Når denne konvention gennemføres“, udtalte ministeren videre, „opnår de tilsluttede lande, at deres skibe, når de er målt i overensstemmelse med konventionen, får udstedt et målingsdokument, der kaldes internationalt målebrev. Dette målebrev er ved konventionen tillagt den beviskraft, at det uden videre lægges til grund under skibets anløb af havne i en anden medlemsstat; certifikatet beskytter skibet mod indskriden og kontrol f. eks. fra havnemyndighedernes