

regler således føre til en væsentlig forhøjelse af bruttotonnagen, idet mellemdæksrum ikke længere holdes uden for målingen. For eksisterende skibe vil dette dog ikke få umiddelbar virkning, jfr. bemærkningerne til § 12.

I modsætning til de gældende regler, hvorefter nettotonnagen fastsættes ved i bruttotonnagen at foretage fradrag for beboelsesrum og rum for fremdrivningsmaskineri m. v., udregnes nettotonnagen efter de nye regler direkte ved måling af det samlede kubikindhold af skibets lastrum, korrigeret med den samme faktor, som anvendes ved bruttotonnagen. For passagerskibe gives der et særligt tillæg afhængigt af passagerantallet. Medens shelterdækbegrebet som nævnt er afskaffet ved fastsættelse af bruttotonnagen, har man i konventionen åbnet mulighed for nedbringelse af nettotonnagen, såfremt rederen ønsker fastsat et større fribord end nødvendigt i henhold til lastelinjekonventionen. Dog gælder som almindelig regel, at der normalt skal forløbe 12 måneder siden sidste målebrevs udstedelse, inden sådan nedsættelse kan ske.

Bestemmelserne i stk. 2 og 3 svarer iøvrigt til reglerne i den gældende lovs § 6, b og c.

Til § 4.

Medens adgangen til at bemyndige målingskynlige personer og institutioner, herunder de anerkendte klassifikationselskaber, til at udføre måling og udstede målebrev ifølge forslaget er udvidet, er toldkamrene ikke medtaget som målingsmyndighed, da disse ikke længere udfører måling af skibe.

Til § 5.

Bestemmelserne svarer til den gældende lovs § 7.

Tanken bag de nye internationale skibsmålingsregler har været, at de skulle være universelle og dermed erstatte gældende nationale regler. Da det imidlertid på nuværende tidspunkt ikke vides, om de særlige målebrev, som nu kræves for besejling af f. eks. Suez- og Panamakanalerne, vil falde bort, er det fundet nødvendigt i stk. 4 at optage en bemyndigelse til udstedelse af sådanne målebrev.

Til § 6.

Bestemmelsen svarer til § 7, stk. 3, i den gældende lov.

Til § 7.

Bestemmelsen svarer til § 20 i lov om tilsyn med skibe.

Til § 8.

Bestemmelserne er i overensstemmelse med konventionens artikel 10.

Til § 9.

Bestemmelsen er uændret.

Til § 10.

Stempelafgiften af målebrev er bortfaldet ved lov nr. 174 af 30. april 1969, og i konsekvens af den ved sølovrevisjonen i 1972 foretagne reduktion i antallet af søpanteretskrav er også bestemmelsen om søpanteret for afgiftskravet udeladt. I øvrigt er bestemmelsen i princippet uændret.

Til § 12.

For eksisterende skibe, som ikke måles efter konventionens regler, vil den gældende lov som nævnt i § 13, stk. 3, fortsat finde anvendelse i indtil 12 år efter konventionens ikrafttræden. Ommålinger som følge af mindre væsentlige ændringer vil således ske i overensstemmelse med de regler, som er indeholdt i den gældende lov.

Til § 13.

Det er hensigten, at loven skal træde i kraft samtidig med konventionens ikrafttræden.

Lovforslagets regler finder anvendelse på skibe, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium, ved lovens ikrafttræden.

Eksisterende skibe kan dog blive målt efter de nye regler, hvis rederen ønsker det, og skal måles efter disse regler, hvis de undergår væsentlige ombygninger eller forandringer, samt når der er forløbet 12 år efter konventionens ikrafttræden.

I henhold til konventionen vil de skibe, som er bygget før konventionens ikrafttræden, og som ikke efter rederens begæring eller på grund af ombygninger som nævnt foran er blevet målt efter de nye regler, også efter udløbet af 12-års perioden bevare deres hidtil gældende tonnager, for så vidt angår krav fastsat i andre internationale konventioner, der bygger på tonnagekriterier, f. eks. den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

Som nævnt i bemærkningerne til § 3 vil de nye målingsregler for visse skibstyper medføre en forøgelse af tonnagen i forhold til de gældende regler. Man vil således kunne komme ud for, at ensartede skibe bygget henholdsvis før og efter konventionens ikrafttræden vil få væsentligt afvigende tonnager og dermed blive stillet uens i relation til krav i henhold til love og administrative bestemmelser, der bygger på tonnagekriteriet. Dette gælder således med hensyn til bemanding, betaling af havneafgifter m. m. Dette spørgsmål er taget op i IMCO for at søge tilvejebragt ensartede regler, der skal sikre rimelige konkurrencevilkår for nye skibe af shelterdæktypen.