

**Regeringens proposition**

**1978/79: 37**

**om godkännande av IMCO-konvention om skeppsmätning med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler;**

beslutad den 23 november 1978.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) år 1969 antagna skeppsmättningskonventionen med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde  
1978-11-23

**Närvarande:** statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

**Föredragande:** statsrådet Bondestam

**Proposition om godkännande av IMCO-konvention om skeppsmätning med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler**

---

## 1 Inledning

Förenta nationernas Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisation (IMCO) anordnade år 1969 en konferens med syfte att åstadkomma ett internationellt skeppsmätningssystem. Flera olika förslag lades fram för konferensen. Vid den slutliga omröstningen antogs en konvention om skeppsmätning med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler. Konventionen jämte bilagor, med uteslutande av vissa exempel, tabeller och formulär, i dess engelska lydelse samt inom kommunikationsdepartementet utarbetad översättning till svenska bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Sverige har den 23 december 1969 undertecknat konventionen med förbehåll för ratifikation. Sjöfartsverket har därefter hemställt att Sverige måtte ratificera konventionen. Denna har remissbehandlats, varvid yttranden har avgetts dels i ärende om undertecknande, dels i ratifikationsärendet. En inom kommunikationsdepartementet upprättad redogörelse för skeppsmätningen samt innehållet i 1969 års konvention och remissutfallet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag tar i det följande upp frågan om godkännande av 1969 års skeppsmättningskonvention.

## 2 Föredragandens överväganden

Skeppsmätning har till ändamål att fastställa fartygs storlek (dräktighet). Resultatet av mätningen är utgångspunkt för bl. a. beräkningen av

storleken av olika ekonomiska pålagor på sjöfarten men utgör även grunden för bestämmelser om säkerheten på fartyg och för sjöfartssociala regler. Även i fråga om ansvarsbegränsning för redare i olika sammanhang anges gränser i dräktighetstal.

Dräktigheten fastställs enligt nuvarande regler i bruttodräktighet och nettodräktighet. *Bruttodräktigheten* utgör summan av fartygets slutna rum med undantag bl. a. för vissa utrymmen ovanför fartygets översta däck. Det är vanligen på denna dräktighet som föreskrifter angående säkerhet och sjöfartssociala krav grundas. *Nettodräktigheten* beräknas så att från bruttodräktigheten dras summan av volymen för vissa utrymmen som är nödvändiga för fartygets drift, däribland för maskinrummet (s. k. drivkraftsavdrag). Vanligen utgör detta avdrag ett procentavdrag på bruttodräktigheten. *Nettodräktigheten*, som bör ses som ett uttryck för fartygets förtjänstförmåga, utgör i Sverige och vissa andra länder den avgiftsgrundande parametern.

De nuvarande reglerna har åtskilliga nackdelar. Möjligheten att göra avdrag för olika typer av utrymmen vid beräkning av dräktigheterna har utnyttjats vid byggande av fartyg. Vissa fartyg — s. k. paragraffartyg — har konstruerats huvudsakligen för att uppnå avgiftsfördelar och inte primärt för att tillgodose sjösäkerheten eller besättningens komfort. Vidare har påtalats att enstaka länder har eller har haft liberalare tolkningar av 1947 års nu gällande skeppsmätningsskonvention än övriga stater. Dessutom bör man ha i minnet att det f. n. finns ett flertal nationella skeppsmätningssystem som avviker från 1947 års konvention. Detta kan ibland innebära nackdelar och i andra situationer fördelar för t. ex. svenska redcrier.

Missnöjet med nu gällande skeppsmättningsregler enligt 1947 års konvention och från konventionen avvikande nationella system ledde till att Förenta nationernas Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisation (IMCO) år 1969 sammankallade en konferens i syfte att utarbeta nya regler. Den kommitté som förberedde konferensen ställde som krav på nya regler bl. a. att dessa skulle vara enkla och inte påverka fartygens konstruktion.

Den konvention som konferensen antog, 1969 års skeppsmätningsskonvention med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler, innebär i korthet följande. *Bruttodräktigheten* utgörs av fartygets totala volym. Formeln för beräkningen innehåller en koefficient som har valts så att den nya bruttodräktigheten så nära som möjligt skall ansluta till bruttodräktigheten enligt nu gällande regler. *Nettodräktigheten* är ett uttryck för fartygets nyttiga volym. Den beräknas genom en formel, som innehåller viss koefficient som multipliceras med den totala volymen av fartygets lastrum. *Nettodräktigheten* får dock inte understiga 30 procent av bruttodräktigheten. De antagna formlerna för beräkning av bruttodräktighet resp. nettodräktighet betyder att man använder sig av en

variabel volymsenhet. Resultaten anges därför som numeriska värden, dräktighetstal, som inte åtföljs av ordet ton eller registerton. Reglerna i 1969 års konvention ger inget utrymme för uteslutningar av utrymmen till följd av konstruktionssättet. Beräkningar kan göras huvudsakligen med utgångspunkt i ritningar. Detta medför att dräktigheterna kan fastställas på ett tidigt stadium.

Det kan nämnas att 36 stater representerande drygt 60 procent av världshandelstonnaget har ratificerat konventionen.

Yttranden angående konventionen har avgetts av sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, Föreningen Sveriges mindre varv, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening, Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening och Sveriges varvsindustrieförening.

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt att konventionen godkänns eller har inte haft något att erinra häremot. Remissinstanserna har framhållit bl. a. följande.

Sjöfartsverket har anfört att fördelarna med det nya skeppsmätningssystemet med dess enkla logiska regler som grund för avgiftsdebitering och storleksgradering av säkerhetskrav och liknande är så uppenbara att konventionen snarast bör godkännas. Verket påpekar också att de nu gällande reglerna har lett till att extrema fartyg har konstruerats på bekostnad av fartygens säkerhet och besättningens bekvämlighet. Rederiföreningen för mindre fartyg har anmärkt bl. a. att det nya systemet skulle medföra högre dräktighetstal för mindre fartyg och att detta skulle innebära försämrad ekonomi för den sjöfart som föreningen representerar. Föreningen ställer som ett oeftergivligt krav för tillträde till konventionen att bruttodräktigheten ersätts med annan parameter för sjösäkerhetsföreskrifter och att nettodräktigheten ersätts med annan grund för avgiftsberäkning. Föreningen Sveriges mindre varv anser att bruttodräktigheten måste ersättas med annan måttstock i fråga om sjösäkerhets-, bemannings- och andra föreskrifter och att dessa föreskrifter bör göras likalydande i de nordiska länderna. Svenska hamnförbundet har anfört att Sverige bör bidra till att konventionen träder i kraft genom att nu ratificera den. De nya dräktigheternas inverkan på avgiftsättningen i olika sammanhang måste dock utredas. Förbundet har framkastat tanken att använda den nya bruttodräktigheten som grund för debitering av hamnavgifter. Sveriges redareförening har anfört att Sverige inte kan underlåta att ratificera konventionen men att detta bör ske först när villkoren för ikraftträdande har uppfyllts. Vidare poängterar föreningen att sjöfartsverket nationellt och internationellt bör verka för en tillfredsställande lösning av frågan om parametrar.

Sjöfartsverket har beträffande de framförda erinringarna anfört att skeppsmätningen endast syftar till att fastställa ett fartygs storlek resp. dess nyttiga volym. Frågan om ändringar i fördelningen av den samlade

avgiftsbördan bör avgöras vid fastställandet av tarifferna och eventuella dispenser från säkerhetskrav bör övervägas av de för sjösäkerheten ansvariga på realistiska grunder. Verket anser vidare att det är lämpligt att i samband med att de nya skeppsmättningsreglerna införs se över storleksgränser i konventioner och nationella föreskrifter. Härvid kan övervägas andra graderingsgrunder än dräktighet. Sådan översyn sker redan inom IMCO.

I framställning den 22 mars 1978 om ratifikation av konventionen har sjöfartsverket framhållit att verket bedömer att angelägenheten av ett snart ikraftträdande av de nya skeppsmättningsreglerna har ökat under senare tid eftersom fartygstypernas utveckling har medfört att dräktigheten enligt nu gällande regler allt sämre återspeglar fartygens verkliga storlek.

För egen del gör jag följande bedömning.

Det är uppenbart att 1969 års skeppsmättningskonvention med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler har avgörande fördelar jämfört med nu gällande system. Med hänsyn till den stora anslutning som redan har skett till konventionen kan med stor sannolikhet antas att denna kommer att träda i kraft om ett par år. Sverige kan knappast underlåta att ratificera konventionen och därmed undandra sig det internationella samarbetet på skeppsmättningsområdet. Skulle Sverige ställa sig utanför tvingas vi ta upp förhandlingar med stater som har ratificerat konventionen och sluta avtal med dessa om ömsesidigt godkännande av mätbrev. Detta skulle bl. a. innebära att mätbrev enligt 1969 års konvention ändå skulle behöva utfärdas för svenska fartyg i internationell trafik. Jag delar sjöfartsverkets uppfattning att angelägenheten av ett snart ikraftträdande av de nya skeppsmättningsreglerna ökat under senare tid. Ytterligare skäl att snarast ratificera konventionen är att en sådan åtgärd ökar möjligheterna att från svensk sida göra en aktiv insats i det arbete som pågår inom bl. a. IMCO i fråga om parametrar och dräktighetsgränser i olika sjöfartssammanhang.

I fråga om de erinringar som under remissbehandlingen av 1969 års skeppsmättningskonvention har framförts mot dräktighetsgränser som grund för säkerhetsföreskrifter och sjöfartsavgifter vill jag framhålla att det nya skeppsmätningssystemets innebörd i fråga om fartygskonstruktion och fartygsekonomi samt i sjöfartssocialt avseende givetvis måste vara klarlagd och frågorna härom tillfredsställande lösta innan konventionen träder i kraft vilket, som jag tidigare har nämnt, kan beräknas ske om några år. Jag avser att återkomma härtill och föreslå att regeringen ger sjöfartsverket i uppdrag att behandla frågekomplexet och redovisa förslag till de åtgärder som behövs. Enligt vad jag har inhämtat har sjöfartsverket redan påbörjat en genomgång av de aktuella föreskrifterna. Även de nu gällande skeppsmättningsreglerna bör uppmärksammas. Såsom jag tidigare har anfört kan den varierande praxis som förekommer

i olika länder leda till konkurrensnackdelar i vissa fall för bl. a. svensk sjöfart. Jag anser att det är angeläget att sådana konkurrensnackdelar i all möjlig mån elimineras. Möjligheterna bör därför prövas att — i avvaktan på att det nya skeppsmätningssystemet får full genomslagskraft — nationellt och internationellt vidta sådana åtgärder inom ramen för dagens skeppsmätningssystem som minskar nämnda olägenheter. Jag avser därför föreslå regeringen att ge sjöfartsverket i uppdrag att snarast göra även en sådan prövning.

Jag vill i sammanhanget också erinra om farledsvaruavgiften som infördes den 1 april 1978 (SFS 1977: 1119, omtryckt 1978: 12). Denna avgift beräknas efter mängden transporterat gods och inte efter fartygets dräktighet. Fyravgiften (SFS 1977: 1118) beräknas visserligen efter fartygets nettodräktighet, men införandet av farledsvaruavgiften har minskat dräktighetens betydelse för fartygets andel av det totala avgiftsuttaget. Även avgiftsuttaget från hamnarnas sida sker efter såväl dräktighet som mängden transporterat gods. Också i fråga om fartygens bemanning torde dräktigheten komma att minska i betydelse.

Ett svenskt tillträde till 1969 års skeppsmätningkonvention med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler medför författningsändringar som kräver riksdagens medverkan. Omfattningen av sådana ändringar kan bedömas först när resultatet föreligger av den författningsöversyn som jag tidigare har nämnt. Jag vill emellertid redan nu översiktligt ange vad ett tillträde till konventionen skulle innebära för svenskt vidkommande och vidare ge en orientering om de författningsändringar som kan komma att bli aktuella.

Tillträde till konventionen medför att de författningsbestämmelser som hänvisar till de nuvarande dräktighetsbegreppen måste ses över. I och med att den nya skeppsmätningkonventionen träder i kraft bör det nya dräktighetsbegreppet eller annat mått användas i stället för nuvarande dräktighetsbegrepp. En sådan ändring kan i vissa fall komma att innebära även sakliga förändringar. I något undantagsfall kan det emellertid med hänsyn till Sveriges folkrättsliga förpliktelser vara nödvändigt att behålla det nuvarande dräktighetsbegreppet som måttenhet. Det bör då av författningens text klart framgå vilket dräktighetsbegrepp som skall användas.

Bland de författningar som efter ett svenskt godkännande kommer att behöva ses över vill jag nämna följande. Sjölagen (1891: 35 s. 1, ändrad senast 1978: 136) innehåller bestämmelser om redares ansvar grundade på nettodräktighet ökad med maskinavdraget. Vidare innehåller sjölagen bestämmelser om liggetid och liggetidsersättning med gränser uttryckta i nettodräktighet. Slutligen finns i sjölagen föreskrift om skyldighet att föra skeppsdagbok för fartyg med viss bruttodräktighet. Sjölagens regler om redaransvaret bygger på 1957 års konvention om redaransvarets begränsning. Denna konvention ersattes år 1976 av en ny

konvention i samma ämne som ännu inte trätt i kraft. Den nya konventionen använder dräktighetsbegreppet enligt 1969 års internationella skeppsmättningsregler. En kommitté (Ju 1977: 16), som tillsattes i slutet av år 1977, överväger bl. a. om Sverige bör tillträda den nya begränsningskonventionen och vilka lagändringar som i så fall behövs. Det är sålunda möjligt att sjölagens regler på denna punkt inom relativt snar framtid kommer att vara väl förenliga med den nya skeppsmättningskonventionen. Det troliga är dock att det nuvarande dräktighetsbegreppet måste användas även efter det att den nya skeppsmättningskonventionen har trätt i kraft, i vart fall under en övergångsperiod. Detta kan kräva en viss omarbetning av lagtexten. Lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978: 109) innehåller gränser uttryckta i bruttoregister-ton som avgränsar skyldighet beträffande bl. a. certifikat och besiktningar. Vissa bestämmelser i sjöarbetstidslagen (1970: 105, ändrad senast 1976: 586) gäller inte om fartygets bruttodräktighet understiger 500 register-ton. Sjömansskattelagen (1958: 295, ändrad senast 1978: 424) gäller endast för befattningshavare på fartyg i viss trafik och med en bruttodräktighet av minst 100 register-ton. Lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (ändrad senast 1978: 134) lägger — liksom sjölagen — nettodräktigheten ökad med maskinavdraget till grund för beräkningen av ansvarsgränser. Det är alltså det nuvarande dräktighetsbegreppet som avses. Det framstår i och för sig som naturligt att den till grund för lagen liggande konventionen ändras på samma sätt som har skett i fråga om konventionsbestämmelserna rörande redaransvarets begränsning. Någon sådan revision planeras dock inte. En ändring av lagtexten för att klargöra vilket dräktighetsbegrepp som skall användas i framtiden torde därför bli nödvändig. De svårigheter, som kan uppstå när det gäller att beräkna dräktigheten enligt 1947 års regler för ett fartyg som mätts enligt de nya reglerna måste också beaktas. Lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1976: 7) innehåller föreskrifter för tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 register-ton och för övriga fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 register-ton. Mönstringsförrordningen (1961: 87, ändrad senast 1973: 287) föreskriver att den som tillträder befattning på svenskt fartyg med en nettodräktighet av minst 20 register-ton skall påmönstras fartyget.

Vid den översyn av parametrar som är betingad av bl. a. sjöfartsekonomiska och sjöfartssociala skäl får närmare övervägas vilka gränser som skall användas om nuvarande dräktighetsbegrepp byts ut mot dräktighetsbegrepp enligt den nya skeppsmättningskonventionen. Vidare får undersökas om det i vissa fall kan vara lämpligt att byta ut dräktigheten mot en annan parameter. Vid översynsarbetet måste givetvis beaktas de olika konventioner som Sverige är bundet av och av vilka jag har nämnt några. Såsom framgått av min redogörelse innefattar översynsarbetet

även det internationella regelsystemet till den del det berörs av skeppsmättningskonventionen.

Det är enligt min mening angeläget att dessa frågor så långt möjligt får en enhetlig nordisk lösning och att övervägandena görs i samråd med företrädare för sjöfartsnäringsen och hamnarna.

Så snart resultatet av författningsöversynen föreligger avser jag att föreslå regeringen att till riksdagen lägga fram de ändringsförslag som blir nödvändiga i bl. a. de författningar som jag tidigare har redogjort för.

### **3 Hemställan**

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att godkänna 1969 års skeppsmättningskonvention med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler.

### **4 Beslut**

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

(Översättning utarbetad inom kommunikationsdepartementet)

## International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

The Contracting Governments,

Desiring to establish uniform principles and rules with respect to the determination of tonnage of ships engaged on international voyages;

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention;

Have agreed as follows:

### Article 1

#### *General Obligation under the Convention*

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

### Article 2

#### *Definitions*

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) "Regulations" means the Regulations annexed to the present Convention;

(2) "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is flying;

(3) "international voyage" means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country;

(4) "gross tonnage" means the measure of the overall size of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention;

## 1969 års internationella skeppsmättningskonvention

De fördragsslutande regeringarna, som önskar åstadkomma enhetliga principer och regler för fastställande av dräktighet på fartyg på internationella resor,

som anser att detta mål bäst kan nås genom att antaga en konvention, har överenskommit om följande:

### Artikel 1

#### *Allmänna förpliktelser enligt konventionen*

De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att tillämpa bestämmelserna i denna konvention och därtill fogade bilagor, som utgör en integrerande del av denna konvention. Varje hänvisning till denna konvention innebär samtidigt en hänvisning till bilagorna.

### Artikel 2

#### *Definitioner*

Om inte annat uttryckligen anges skall i denna konvention,

1. med "regler" förstås reglerna i bilagorna som är fogade till denna konvention,

2. med "administration" förstås regering-  
en i den stat vars flagga fartyget för,

3. med "internationell resa" förstås en sjöresa från ett land, på vilket denna konvention äger tillämpning, till en hamn utanför sådant land eller omvänt. Härvid skall varje territorium, för vars internationella förbindelser en fördragsslutande regering svarar eller som förvaltas av Förenta nationerna, anses vara ett särskilt land,

4. med "bruttodräktighet" förstås måttet på ett fartygs totala storlek fastställt enligt bestämmelserna i denna konvention,

(5) "net tonnage" means the measure of the useful capacity of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention;

(6) "new ship" means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention;

(7) "existing ship" means a ship which is not a new ship;

(8) "length" means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline;

(9) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

### Article 3

#### *Application*

(1) The present Convention shall apply to the following ships engaged on international voyages:

(a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments;

(b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 20; and

(c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.

(2) The present Convention shall apply to:

(a) new ships;

(b) existing ships which undergo alterations or modifications which the Administration deems to be a substantial variation in their existing gross tonnage;

(c) existing ships if the owner so requests; and

(d) all existing ships, twelve years after the date on which the Convention comes into force, except that such ships, apart from those mentioned in (b) and (c) of this

5. med "nettodräktighet" förstås måttet på ett fartygs nyttiga volym fastställt enligt bestämmelserna i denna konvention,

6. med "nytt fartyg" förstås ett fartyg vars köl har sträckts eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium på eller efter dagen för denna konventions ikraftträdande,

7. med "existerande fartyg" förstås ett fartyg som inte är ett nytt fartyg,

8. med "längd" förstås 96 procent av hela längden i en vattenlinje på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förkanten av förstäven till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om denna längd är större. I fråga om fartyg konstruerade med styrkastighet skall vattenlinjen, på vilken denna längd mäts, vara parallell med konstruktionsvattenlinjen,

9. med "organisation" förstås Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen.

### Artikel 3

#### *Tillämpningsområde*

1. Denna konvention skall äga tillämpning på följande fartyg som nyttjas på internationella resor:

a) fartyg registrerade i länder vilkas regeringar är fördragsslutande regeringar,

b) fartyg registrerade i territorier till vilka enligt artikel 20 giltigheten av denna konvention är utsträckt och

c) oregistrerade fartyg som för flagga tillhörig stat vars regering är fördragsslutande regering.

2. Denna konvention skall äga tillämpning på:

a) nya fartyg,

b) existerande fartyg vilka undergår ombyggnad eller ändring som av administrationen anses medföra en väsentlig förändring av deras gällande bruttodräktighet,

c) existerande fartyg på begäran av ägaren och

d) alla existerande fartyg sedan tolv år förflutit efter den dag då konventionen träder i kraft. Frånsett de fartyg som nämnts under b) och c) i denna punkt skall dock

paragraph, shall retain their then existing tonnages for the purpose of the application to them of relevant requirements under other existing International Conventions.

(3) Existing ships to which the present Convention has been applied in accordance with sub-paragraph (2) (c) of this Article shall not subsequently have their tonnages determined in accordance with the requirements which the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention.

#### Article 4

##### Exceptions

(1) The present Convention shall not apply to:

- (a) ships of war; and
- (b) ships of less than 24 metres (79 feet) in length.

(2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating:

(a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63°W;

(b) the Caspian Sea; or

(c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

#### Article 5

##### Force Majeure

(1) A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

(2) In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Governments shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship

existerande fartyg behålla sina ursprungliga dräktigheter när relevanta bestämmelser i andra gällande internationella konventioner tillämpas på dem.

3. Existerande fartyg på vilka denna konvention har tillämpats enligt punkten 2 c) i denna artikel skall senare inte kunna få sina dräktigheter fastställda enligt de bestämmelser som administrationen tillämpade på fartyg på internationella resor innan denna konvention trädde i kraft.

#### Artikel 4

##### Undantag

1. Denna konvention skall inte äga tillämpning på:

- a) örlogsfartyg,
- b) fartyg med en längd som är mindre än 24 meter (79 fot).

2. Intet i denna konvention skall äga tillämpning på fartyg som uteslutande trafikerar:

a) Stora sjöarna i Nordamerika och St. Lawrence-floden så långt österut som till loxodromen från Cap des Rosiers till West Point på Anticosti Island och, på nordsidan av Anticosti Island, till meridianen 63° väst,

b) Kaspiska havet eller

c) floderna La Plata och Parana samt floderna i Uruguay så långt österut som till loxodromen från Punta Rasa (Cabo San Antonio) i Argentina till Punta del Este i Uruguay.

#### Artikel 5

##### Force majeure

1. Ett fartyg, som vid tiden för påbörjandet av en resa inte är underkastat bestämmelserna i denna konvention, skall inte på grund av någon avvikelse från dess tilltänkta resa bli underkastat dessa bestämmelser om avvikelsen är föranledd av hårt väder eller av någon annan form av *force majeure*.

2. Vid tillämpning av bestämmelserna i denna konvention skall fördragsslutande regering ta vederbörlig hänsyn till varje avvikelse eller försening som har drabbat ett

owing to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

#### Article 6

##### *Determination of Tonnages*

The determination of gross and net tonnages shall be carried out by the Administration which may, however, entrust such determination either to persons or organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall accept full responsibility for the determination of gross and net tonnages.

#### Article 7

##### *Issue of Certificate*

(1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.

(2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

#### Article 8

##### *Issue of Certificate by another Government*

(1) A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, determine the gross and net tonnages of a ship and issue or authorize the issue of an International Tonnage Certificate (1969) to the ship in accordance with the present Convention.

(2) A copy of the certificate and a copy of the calculations of the tonnages shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same validity and receive the same recognition as a certificate issued under Article 7.

(4) No International Tonnage Certificate

fartyg på grund av hårt väder eller av någon annan form av *force majeure*.

#### Artikel 6

##### *Fastställande av dräktigheter*

Fastställande av brutto- och nettodräktigheterna skall företagas av administrationen som dock får anförtro fastställandet åt antingen personer eller organisationer som har godkänts av administrationen. I varje fall skall vederbörande administration ta på sig fullt ansvar för fastställandet av brutto- och nettodräktigheterna.

#### Artikel 7

##### *Utfärdande av mätbrev*

1. Ett internationellt mätbrev (1969) skall utfärdas för varje fartyg vars brutto- och nettodräktigheter har fastställts enligt denna konvention.

2. Sådant mätbrev skall utfärdas av administrationen eller av varje person eller organisation som i behörig ordning har bemyndigats därtill. I varje fall skall administrationen ta på sig fullt ansvar för mätbrevet.

#### Artikel 8

##### *Mätbrev som utfärdas av annan regering*

1. Fördragsslutande regering får på framställning av annan fördragsslutande regering fastställa ett fartygs brutto- och nettodräktigheter samt utfärda eller låta utfärda ett internationellt mätbrev (1969) för fartyget enligt denna konvention.

2. Avskrift av mätbrevet och avskrift av dräktighetsberäkningarna skall så snart som möjligt överlämnas till den regering som gjort framställningen.

3. Så utfärdat mätbrev skall innehålla uppgift om att det har utfärdats på framställning av regeringen i den stat vars flagga fartyget för eller kommer att föra. Mätbrevet skall äga samma giltighet och erhålla samma erkännande som ett mätbrev vilket utfärdats enligt artikel 7.

4. Internationellt mätbrev (1969) får inte

(1969) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government.

#### Article 9

##### *Form of Certificate*

(1) The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

(2) The form of the certificate shall correspond to that of the model given in Annex II.

#### Article 10

##### *Cancellation of Certificate*

(1) Subject to any exceptions provided in the Regulations, an International Tonnage Certificate (1969) shall cease to be valid and shall be cancelled by the Administration if alterations have taken place in the arrangement, construction, capacity, use of spaces, total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate, assigned load line or permitted draught of the ship, such as would necessitate an increase in gross tonnage or net tonnage.

(2) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (3) of this Article.

(3) Upon transfer of a ship to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the International Tonnage Certificate (1969) shall remain in force for a period not exceeding three months, or until the Administration issues another International Tonnage Certificate (1969) to replace it, whichever is the earlier. The Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the certificate carried by the ship at the time of transfer and a copy of the relevant tonnage calculations.

utfärdas för ett fartyg som för flagga tillhörig en stat vars regering inte är fördragslutande regering.

#### Artikel 9

##### *Mätbrevets form*

1. Mätbrevet skall avfattas på det officiella språket eller de officiella språken i det land som har utfärdat det. Är det använda språket varken engelska eller franska språket, skall texten innehålla en översättning till ettdera av dessa språk.

2. Mätbrevets form skall stämma överens med formuläret i bilaga II.

#### Artikel 10

##### *Återkallande av mätbrev*

1. Om annat inte anges i reglerna, skall ett internationellt mätbrev (1969) upphöra att gälla och återkallas av administrationen om ändring har företagits i sådana hänseenden som avser arrangemang, konstruktion, kapacitet, användning av utrymmen, totala antalet passagerare som fartyget får medföra enligt sitt passagerarfartygscertifikat, fastställt fribord eller tillåtet djupgående och vilka kan göra en ökning av bruttodräktigheten eller nettodräktigheten nödvändig.

2. Ett mätbrev som har utfärdats för ett fartyg av en administration skall upphöra att gälla när fartyget överförs till annan stats flagga utom i fall som anges i punkt 3 i denna artikel.

3. Vid överföring av ett fartyg till flagga tillhörig annan stat, vars regering är fördragslutande regering, skall det internationella mätbrevet (1969) förbli gällande för en period om högst tre månader eller för tid intill dess administrationen i stället för detta mätbrev utfärdar ett annat internationellt mätbrev (1969), om denna tid är kortare. Fördragslutande regeringen i den stat, vars flagga fartyget inte längre för, skall så snart som möjligt efter det att fartyget har överförts tillstålla administrationen en avskrift av det mätbrev som gällde för fartyget vid tidpunkten för överföringen och en avskrift av dräktighetsberäkningar som låg till grund för detta mätbrev.

### Article 11

#### *Acceptance of Certificate*

The certificate issued under the authority of a Contracting Government in accordance with the present Convention shall be accepted by the other Contracting Governments and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as certificates issued by them.

### Article 12

#### *Inspection*

(1) A ship flying the flag of a State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Governments, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying:

(a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and

(b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

(3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

### Article 13

#### *Privileges*

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid certificate under the Convention.

### Article 14

#### *Prior Treaties, Conventions and Arrangements*

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to tonnage matters at

### Artikel 11

#### *Godtagande av mätbrev*

Mätbrev som har utfärdats på en fördragsslutande regerings vägnar enligt denna konvention skall godtas av övriga fördragsslutande regeringar och för alla i denna konvention avsedda ändamål ha samma giltighet som mätbrev vilka har utfärdats av dem själva.

### Artikel 12

#### *Inspektion*

1. Ett fartyg som för flagga tillhörig en stat vars regering är fördragsslutande regering är, när det befinner sig i hamnar hänförliga till övriga fördragsslutande regeringar, underkastat inspektion genom därtill av sådan regering vederbörligen befullmäktigade tjänstemän. Sådan inspektion skall begränsas till uppgiften att kontrollera:

a) att fartyget är försett med ett gällande internationellt mätbrev (1969) och

b) att fartyget i sina huvudsakliga karakteristika stämmer överens med uppgifterna i mätbrevet.

2. Utförandet av en sådan inspektion får inte i något fall förorsaka någon försening av fartyget.

3. Om inspektionen visar att fartyget i sina huvudsakliga karakteristika avviker från de i internationella mätbrevet (1969) angivna uppgifterna, så att detta ökar bruttodräktigheten eller nettodräktigheten, skall regeringen i den stat vars flagga fartyget för snarast underrättas.

### Artikel 13

#### *Rättigheter*

De rättigheter som denna konvention medför kan inte göras gällande till förmån för ett fartyg, om detta inte innehar ett gällande mätbrev enligt konventionen.

### Artikel 14

#### *Tidigare fördrag, konventioner och överenskommelser*

1. Alla övriga fördrag, konventioner och överenskommelser rörande skeppsmätning-

present in force between Governments Parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

(a) ships to which the present Convention does not apply; and

(b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

### Article 15

#### *Communication of Information*

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization:

(a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;

(b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and

(c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in matters relating to tonnages for circulation to the Contracting Governments.

### Article 16

#### *Signature, Acceptance and Accession*

(1) The present Convention shall remain open for signature for six months from 23 June 1969, and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the Convention by:

(a) signature without reservation as to acceptance;

(b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or

(c) accession.

frågor som för närvarande gäller mellan till denna konvention anslutna regeringar skall under överenskommen tidrymd förbli vid full kraft och verkan vad beträffar:

a) fartyg på vilka denna konvention inte äger tillämpning och

b) fartyg på vilka denna konvention äger tillämpning i vad avser frågor varom konventionen inte innehåller uttrycklig föreskrift.

2. I den utsträckning dessa fördrag, konventioner eller överenskommelser strider mot bestämmelserna i denna konvention skall emellertid denna konventions bestämmelser gälla i första hand.

### Artikel 15

#### *Tillhandahållande av upplysningar*

De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att till organisationen inge och där deponera:

a) ett tillräckligt antal exemplar av mätbrevsblanketter som har utfärdats enligt vad som föreskrivs i denna konvention, att tillställas de fördragsslutande regeringarna,

b) text till författningar och andra bestämmelser som har utfärdats i olika ämnen inom ramen för denna konventions tillämpningsområde och

c) en förteckning över icke-statliga organ som har bemyndigats att vidta åtgärder på regerings vägnar i skeppsmättningsfrågor, att tillställas de fördragsslutande regeringarna.

### Artikel 16

#### *Undertecknande, godtagande och anslutning*

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande under sex månader från den 23 juni 1969 och skall därefter vara öppen för anslutning. Regeringar i stater som är medlemmar av Förenta nationerna eller av något av dess fackorgan eller av Internationella atomenergiorganet eller är anslutna till Internationella domstolens stadga kan bli fördragsslutande parter genom:

a) undertecknande utan förbehåll för godtagande,

b) undertecknande med förbehåll för godtagande, följt av godtagande eller

c) anslutning.

(2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization. The Organization shall inform all Governments which have signed the present Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit. The Organization shall also inform all Governments which have already signed the Convention of any signature effected during the six months from 23 June 1969.

### Article 17

#### *Coming into Force*

(1) The present Convention shall come into force twenty-four months after the date on which not less than twenty-five Governments of States the combined merchant fleets of which constitute not less than sixty-five per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with Article 16. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

(2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance or accession to the present Convention during the twenty-four months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date of deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.

(3) For Governments which have deposited an instrument of acceptance or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

(4) After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under sub-para-

2. Godtagande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationen av ett instrument som avser godtagande eller anslutning. Organisationen skall underrätta alla regeringar, som har undertecknat konventionen eller har anslutit sig till den, om varje nytt godtagande eller varje ny anslutning och om dagen för deponeringen. Organisationen skall också underrätta alla regeringar, som redan har undertecknat konventionen, om varje undertecknande som skedde under de sex månaderna från den 23 juni 1969.

### Artikel 17

#### *Ikraftträdande*

1. Denna konvention skall träda i kraft 24 månader efter den dag då minst 25 regeringar i stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 65 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har undertecknat den utan förbehåll för godtagande eller deponerat instrument avseende godtagande eller anslutning enligt artikel 16. Organisationen skall underrätta alla regeringar, som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention, om dagen för dess ikraftträdande.

2. För regeringar, som deponerar instrument avseende godtagande av eller anslutning till denna konvention under de 24 månader som angivits i punkt 1 av denna artikel, skall godtagandet eller anslutningen bli gällande när denna konvention träder i kraft eller tre månader efter den dag då instrumentet avseende godtagandet eller anslutningen har deponerats, om sistnämnda dag infaller senare.

3. För regeringar, som deponerar instrument avseende godtagande av eller anslutning till denna konvention efter den dag då konventionen har trätt i kraft, skall konventionen träda i kraft tre månader efter den dag då sådant instrument har deponerats.

4. Efter den dag när alla de åtgärder har avslutats som krävs för att sätta en ändring av denna konvention i kraft, eller — vid fall av ändring genom enhälligt godtagande — när alla erforderliga godtaganden anses

graph (b) of paragraph (2) of Article 18 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

## Article 18

### *Amendments*

(1) The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article.

(2) Amendment by unanimous acceptance:

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.

(b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within twenty-four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

(3) Amendment after consideration in the Organization:

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Con-

ha lämnats enligt punkten 2 b) i artikel 18, skall varje deponerat instrument avseende godtagande eller anslutning anses gälla den ändrade konventionen.

## Artikel 18

### *Ändringar*

1. På förslag av fördragsslutande regering kan denna konvention ändras på något av de sätt som anges i denna artikel.

2. Ändring genom enhälligt godtagande:

a) Ändring av denna konvention som föreslås av en fördragsslutande regering skall på begäran av denna regering delges alla fördragsslutande regeringar för prövning i syfte att ernå enhälligt godtagande.

b) Sådan ändring skall träda i kraft tolv månader efter den dag då den har godtagits av alla fördragsslutande regeringar, om inte ett tidigare datum har överenskommits. En fördragsslutande regering som inte meddelar organisationen sitt godtagande eller avslag av ändringsförslaget inom 24 månader från den dag, då organisationen först delgav förslaget, skall anses ha godtagit ändringen.

3. Ändring efter prövning inom organisationen:

a) Ändring av denna konvention som föreslås av fördragsslutande regering skall på begäran av denna regering prövas inom organisationen. Ändring som har antagits med två tredjedelars majoritet av närvarande och röstande medlemmar i organisationens sjöfartssäkerhetskommitté skall delges alla medlemmar av organisationen och alla fördragsslutande regeringar minst sex månader innan den prövas i organisationens församling.

b) Ändring som har antagits med två tredjedelars majoritet av närvarande och röstande medlemmar i församlingen skall genom organisationen delges alla fördragsslutande regeringar för deras godtagande.

c) Sådan ändring skall träda i kraft tolv månader efter den dag då den har godtagits av två tredjedelar av de fördragsslu-

tracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments.

(c) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraphs (2) or (4) of this Article.

(4) Amendment by a conference:

(a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened

tande regeringarna. Ändringen skall träda i kraft för alla fördragsslutande regeringar utom för dem som, innan den träder i kraft, avger förklaring att de inte godtar ändringen.

d) Församlingen kan med två tredjedelars majoritet av de närvarande och röstande, däri inbegripet två tredjedelar av de regeringar som är representerade i sjöfartssäkerhetskommittén och närvarande och röstande i församlingen, när en ändring antas, föreslå att beslut fattas om att ändringen är av sådan betydelse att fördragsslutande regering, som avger förklaring enligt c) i denna punkt och inte godtar ändringen inom en tid av tolv månader från den dag då den träder i kraft, skall upphöra att vara fördragsslutande part vid utgången av nämnda tid. Detta beslut skall fattas med förbehåll av att dessförinnan ha godtagits av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna.

e) Intet i punkten 3 skall hindra den fördragsslutande regering som först föreslog åtgärd enligt nämnda punkt för ändring av denna konvention att när som helst framlägga ett alternativt förslag enligt punkt 2 eller punkt 4, om så anses önskvärt.

4. Ändring genom en konferens:

a) På begäran av en fördragsslutande regering skall, om denna begäran har biträtts av minst en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna, en konferens av regeringar sammankallas av organisationen för att pröva ändringar av denna konvention.

b) Varje ändring som har antagits av en sådan konferens med två tredjedelars majoritet av närvarande och röstande fördragsslutande regeringar skall av organisationen överlämnas till samtliga fördragsslutande regeringar för deras godtagande.

c) Sådan ändring skall träda i kraft tolv månader efter den dag då den har godtagits av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna. Ändringen skall träda i kraft för alla fördragsslutande regeringar utom för dem som, innan den träder i kraft, avger förklaring att de inte godtar ändringen.

d) Med två tredjedelars majoritet av närvarande och röstande kan en konferens,

under sub-paragraph (a) of this paragraph may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph, and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

(5) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which may come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.

(6) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by the deposit of an instrument with the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

## Article 19

### *Denunciation*

(1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(2) Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such denunciation received and of the date of its receipt.

(3) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Organization.

## Article 20

### *Territories*

(1) (a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory or take such measures as may be appropriate in an endeavour to extend the present Convention

som sammankallats enligt a) i denna punkt, när den antar ändringen besluta, att ändringen är av sådan betydelse att fördragsslutande regering, som avger förklaring enligt c) i denna punkt och inte godtar ändringen inom en tid av tolv månader från den dag då den träder i kraft, skall upphöra att vara fördragsslutande part vid utgången av nämnda tid.

5. Organisationen skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om varje ändring som träder i kraft enligt denna artikel och om den dag då varje sådan ändring träder i kraft.

6. Varje godtagande eller förklaring enligt denna artikel skall ske genom deponering av ett instrument hos organisationen, som skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om att godtagandet eller förklaringen har mottagits.

## Artikel 19

### *Uppsägning*

1. Denna konvention får av fördragsslutande regering uppsägas när som helst efter utgången av fem år räknat från den dag då konventionen träder i kraft för denna regering.

2. Uppsägning skall verkställas genom att instrument därom deponeras hos organisationen, som skall underrätta alla övriga fördragsslutande regeringar om sådan mottagen uppsägning och om dagen för dess mottagande.

3. En uppsägning blir gällande ett år, eller den längre tid som kan vara angiven i uppsägningsinstrumentet, efter den dag då organisationen mottog instrumentet.

## Artikel 20

### *Territorier*

1. a) I de fall då Förenta nationerna är förvaltningsmyndighet för ett territorium eller en fördragsslutande regering svarar för ett territoriums internationella förbindelser skall Förenta nationerna eller staten så snart som möjligt samråda med sådant territorium eller vidta andra lämpliga åtgärder för att söka utsträcka giltigheten av denna

to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

(b) The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

(2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

(3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

## Article 21

### *Deposit and Registration*

(1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

(2) As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United

konvention till detta territorium. Förenta nationerna eller staten får när som helst genom skriftligt meddelande till organisationen förklara att giltigheten av denna konvention är utsträckt till sådant territorium.

b) För det territorium som nämns i meddelandet gäller denna konvention från dagen för mottagandet av meddelandet eller från annan dag som anges i meddelandet.

2. a) Förenta nationerna eller fördragsslutande regering som har avgett förklaring enligt punkten 1 a) i denna artikel får när som helst efter utgången av fem år från den dag, då konventionen sålunda utsträcktes att gälla för ett territorium, genom skriftligt meddelande till organisationen förklara att denna konvention skall upphöra att gälla för territorium som anges i meddelandet.

b) Denna konvention upphör att gälla för territorium, som nämns i sådant meddelande, ett år efter den dag då organisationen mottog meddelandet eller vid den senare tidpunkt som kan vara angiven i meddelandet.

3. Organisationen skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om att giltigheten av denna konvention har utsträckts till territorium enligt punkt 1 i denna artikel och om att sådan giltighet har upphört enligt bestämmelserna i punkt 2 med uppgifter i varje särskilt fall om dag, då denna konvention blev eller upphörde att vara giltig.

## Artikel 21

### *Deponering och registrering*

1. Denna konvention skall deponeras hos organisationen och organisationens generalsekreterare skall överlämna bestyrkta avskrifter därav till alla regeringar som har undertecknat konventionen och som ansluter sig till den.

2. Så snart denna konvention har trätt i kraft skall organisationens generalsekreterare överlämna texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och publice-

Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

**Article 22**

*Languages*

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.\*

Done at London this twenty-third day of June 1969.

ring enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

**Artikel 22**

*Språk*

Denna konvention är upprättad i ett enda exemplar på engelska och franska språken, varvid båda texterna äger lika vitsord. Officiella översättningar till ryska och spanska språken skall utarbetas och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

Till bekräftelse härav har undertecknade<sup>1</sup>, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Som skedde i London den tjugotredje juni nittonhundrasextionio.

\* Signatures omitted.

<sup>1</sup> Underskrifterna utelämnade.

## Annex I

### Regulations for Determining Gross and Net Tonnages of Ships

#### Regulation 1

##### *General*

(1) The tonnage of a ship shall consist of gross tonnage and net tonnage.

(2) The gross tonnage and the net tonnage shall be determined in accordance with the provisions of these Regulations.

(3) The gross tonnage and the net tonnage of novel types of craft whose constructional features are such as to render the application of the provisions of these Regulations unreasonable or impracticable shall be as determined by the Administration. Where the tonnage is so determined, the Administration shall communicate to the Organization details of the method used for that purpose, for circulation to the Contracting Governments for their information.

#### Regulation 2

##### *Definitions of Terms used in the Annexes*

##### (1) *Upper Deck*

The upper deck is the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of weathertight closing of all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing. In a ship having a stepped upper deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the upper deck.

##### (2) *Moulded Depth*

(a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the underside of the upper deck at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of

(Översättning utarbetad inom kommunikationsdepartementet)

## Bilaga I

### Regler för fastställande av fartygs brutto- och nettodräktigheter

#### Regel 1

##### *Allmänt*

1. Ett fartygs dräktighet skall utgöras av bruttodräktighet och nettodräktighet.

2. Bruttodräktigheten och nettodräktigheten skall fastställas enligt bestämmelserna i dessa regler.

3. Administrationen beslutar hur bruttodräktigheten och nettodräktigheten skall fastställas för fartyg av ny typ vars konstruktion är så speciell att tillämpning av bestämmelserna i dessa regler skulle vara orimlig eller omöjlig. Om dräktigheten har fastställts enligt ett sådant beslut, skall administrationen tillställa organisationen meddelande med detaljer om den metod som har använts att delges de fördragsslutande regeringarna för information.

#### Regel 2

##### *Definition av uttryck som har använts i bilagorna*

##### 1. *Övre däck*

Övre däck är det översta, fullständiga, för väder och sjö utsatta däck, vilket har fasta anordningar för vädertät tillslutning av alla öppningar i däckets oskyddade delar, och nedanför vilket alla öppningar i fartygets sidor är försedda med fasta anordningar för vädertät tillslutning. I ett fartyg som har övre däck byggt med avsats anses det övre däck utgöras av det oskyddade däck i dess lägsta del och en tänkt linje i dess förlängning parallell med den högre delen av däck.

##### 2. *Malldjup*

a) Malldjupet är det lodräta avståndet mätt från överkant av kölen till undersidan av övre däck vid fartygssidan. I träfartyg och fartyg av trä på spant av järn mäts avståndet från spunningens underkant. Om midskeppssektionens nedre del har konkav

the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwales were of angular design.

(c) Where the upper deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

### (3) Breadth

The breadth is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

### (4) Enclosed Spaces

Enclosed spaces are all those spaces which are bounded by the ship's hull, by fixed or portable partitions or bulkheads, by decks or coverings other than permanent or movable awnings. No break in a deck, nor any opening in the ship's hull, in a deck or in a covering of a space, or in the partitions or bulkheads of a space, nor the absence of a partition or bulkhead, shall preclude a space from being included in the enclosed space.

### (5) Excluded Spaces

Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this Regulation, the spaces referred to in subparagraphs (a) to (c) inclusive of this paragraph shall be called excluded spaces and shall not be included in the volume of enclosed spaces, except that any such space which fulfils at least one of the following three conditions shall be treated as an enclosed space:

— the space is fitted with shelves or other means for securing cargo or stores;

— the openings are fitted with any means of closure;

form eller om grova sambordsplankor finns, mäts djupet från skärningen mellan förlängningen inåt av bottenens plana del och sidan av kölen.

b) I fartyg med rundad övergång mellan däck och sida skall malldjupet mätas till skärningspunkten mellan däckets och sidans mallinjer med dessa linjer förlängda som om övergången mellan däck och sidobordläggning var vinkelformad.

c) Om övre däckets är byggt med avsats och däckets höjda del sträcker sig över det ställe där malldjupet skall bestämmas, skall malldjupet mätas till en tänkt linje som utgår från däckets lägsta del och som är parallell med den höjda delen.

### 3. Bredd

Bredden är fartygets största bredd midskepps mätt i fartyg med bordläggning av metall till spantens mallinje och i fartyg med bordläggning av annat material till skrovets yttersida.

### 4. Slutna utrymmen

Slutna utrymmen är alla utrymmen som avgränsas av fartygets skrov, av fasta eller flyttbara skiljeväggar eller skott, av däck eller tak av annat slag än fasta eller flyttbara soltak. Inget avbrott i däck, ej heller öppning i fartygets skrov eller i ett däck eller i ett rumstak eller i skiljevägg eller skott och ej heller frånvaron av en skiljevägg eller ett skott skall hindra att ett utrymme inräknas i slutna utrymmen.

### 5 Undantagna utrymmen

Utan hinder av bestämmelserna i punkt 4 i denna regel skall de utrymmen som nämns i a), b), c), d) och e) i denna punkt benämnas undantagna utrymmen och inte inräknas i volymen av slutna utrymmen. Dock skall varje sådant utrymme som uppfyller minst ett av följande tre villkor behandlas såsom ett slutet utrymme:

— utrymmet är försett med hyllor eller andra anordningar för att säkra last och förråd,

— öppningarna är försedda med något slag av tillslutningsanordning,

— the construction provides any possibility of such openings being closed:

(a) (i) A space within an erection opposite an end opening extending from deck to deck except for a curtain plate of a depth not exceeding by more than 25 millimetres (one inch) the depth of the adjoining deck beams, such opening having a breadth equal to or greater than 90 per cent of the breadth of the deck at the line of the opening of the space. This provision shall be applied so as to exclude from the enclosed spaces only the space between the actual end opening and a line drawn parallel to the line or face of the opening at a distance from the opening equal to one half of the width of the deck at the line of the opening (Figure 1 in Appendix 1).

(a) (ii) Should the width of the space because of any arrangement except by convergence of the outside plating, become less than 90 per cent of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwartships width of the space becomes equal to, or less than, 90 per cent of the breadth of the deck shall be excluded from the volume of enclosed spaces (Figures 2, 3 and 4 in Appendix 1).

(a) (iii) Where an interval which is completely open except for bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-paragraphs (a) (i) and/or (a) (ii), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than the least half breadth of the deck in way of the separation (Figures 5 and 6 in Appendix 1).

(b) A space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connexion on the exposed sides with the body of the ship than the stanchions necessary for its support. In such a space, open rails or a bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the ship's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the space, whichever is the greater (Figure 7 in Appendix 1).

— konstruktionen är sådan att den möjliggör någon form av tillslutning av dessa öppningar.

a) 1) Ett utrymme i en påbyggnad innanför en ändöppning som sträcker sig från däck till däck fränsett en karmplåt, vars djup inte överstiger djupet av angränsande däcksbalkar med mer än 25 millimeter (en tum), under förutsättning att sådan öppning har en bredd som är lika med eller större än 90 procent av däckets bredd i linje med öppningen. Denna bestämmelse skall tillämpas så, att från de slutna utrymmena undantas endast utrymmet mellan linjen för den verkliga ändöppningen och en linje dragen parallellt med denna linje på ett avstånd från öppningen som är lika med hälften av däckets bredd i linje med öppningen (Figur 1 i bilag 1).

a) 2) Skulle utrymmets bredd av någon anledning annan än konvergens av yttersidorna bli mindre än 90 procent av däckets bredd vid öppningen, skall endast utrymmet mellan linjen för öppningen och en linje dragen parallellt med denna linje genom den punkt där utrymmets tvärskeppsbredd blir lika med eller mindre än 90 procent av däckets bredd undantas från volymen av de slutna utrymmena (Figur 2, 3 och 4 i bilag 1).

a) 3) Om ett mellanrum, som är fullständigt öppet fränsett relingar och öppna skyddsräcken, åtskiljer två utrymmen, av vilka det ena eller båda skulle kunna undantas med stöd av punkten a) 1) och/eller a) 2), skall sådan utslutning inte ske om det åtskiljande mellanrummets längd är mindre än hälften av den minsta bredden av däck i mellanrummet (Figur 5 och 6 i bilag 1).

b) Ett under ett för väder och sjö utsatt däck eller tak befintligt utrymme som på de oskyddade sidorna inte har annan förbindelse med fartygsskrovet än de stöttor som är nödvändiga för att uppbära detsamma. Sådant utrymme får vara försett med öppet skyddsräcke eller reling och karmplåt eller stöttor fästade vid fartygssidan, under förutsättning att avståndet mellan skyddsräckets eller relingens översida och karmplåten är minst 0,75 meter (2,5 fot) eller en tredjedel av utrymmets höjd, om sistnämnda mått är större (Figur 7 i bilag 1).

(c) A space in a side-to-side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the erection, whichever is the greater. If the opening in such an erection is provided on one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed spaces shall be limited inboard from the opening to a maximum of one-half of the breadth of the deck in way of the opening (Figure 8 in Appendix 1).

(d) A space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (Figure 9 in Appendix 1).

(e) A recess in the boundary bulkhead of an erection which is exposed to the weather and the opening of which extends from deck to deck without means of closing, provided that the interior width is not greater than the width at the entrance and its extension into the erection is not greater than twice the width of its entrance (Figure 10 in Appendix 1).

#### (6) *Passenger*

A passenger is every person other than:

(a) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(b) a child under one year of age.

#### (7) *Cargo Spaces*

Cargo spaces to be included in the computation of net tonnage are enclosed spaces appropriated for the transport of cargo which is to be discharged from the ship, provided that such spaces have been included in the computation of gross tonnage. Such cargo spaces shall be certified by permanent marking with the letters CC (cargo compartment) to be so positioned that they are readily visible and not to be less than 100 millimetres (4 inches) in height.

#### (8) *Weathertight*

Weathertight means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

c) Ett i en påbyggnad, som sträcker sig från den ena fartygssidan till den andra, befintligt utrymme med mittemot varandra belägna sidoöppningar, som har en höjd av minst 0,75 meter (2,5 fot) eller en tredjedel av påbyggnadens höjd, om sistnämnda höjd är större. Finns öppningar i en sådan påbyggnad endast i ena sidan skall det utrymme, som får undantas från volymen av de slutna utrymmena, begränsas till högst den del, som ligger inom ett avstånd från öppningen av högst hälften av däckets bredd vid öppningen (Figur 8 i bilag 1).

d) Ett utrymme i en påbyggnad omedelbart under en icke täckt öppning i däckets ovanför, under förutsättning att öppningen är utsatt för väder och vind och utrymmet som undantas från volymen av de slutna utrymmena begränsas till öppningens areal (Figur 9 i bilag 1).

e) En recess i avgränsningsskott i en påbyggnad, som är utsatt för väder och vind samt vars öppning sträcker sig från däck till däck utan tillslutningsanordningar, under förutsättning att den inre vidden inte är större än öppningens vidd och recessen ej sträcker sig längre in i påbyggnaden än två gånger öppningens vidd (Figur 10 i bilag 1).

#### 6. *Passagerare*

Passagerare är varje annan person än:

a) befälhavaren och medlemmarna av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov och

b) barn under ett års ålder.

#### 7. *Lastutrymmen*

Lastutrymmen, som skall tas med vid beräkningen av nettodräktigheten, är slutna utrymmen avsedda för transport av last som skall lossas från fartyget, under förutsättning att dessa utrymmen har medtagits vid beräkningen av bruttodräktigheten. Sådana lastutrymmen skall vara varaktigt märkta med bokstäverna CC (Cargo Compartment) på väl synligt ställe. Bokstäverna skall ha en höjd av minst 100 millimeter (4 tum).

#### 8. *Vädertätt*

Med vädertätt förstås att vatten inte under några som helst väderleksförhållanden till sjöss kommer att tränga in i fartyget.

**Regulation 3***Gross Tonnage*

The gross tonnage (GT) of a ship shall be determined by the following formula:

$$GT = K_1 V$$

where:

V = Total volume of all enclosed spaces of the ship in cubic metres,

$K_1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V$  (or as tabulated in Appendix 2).

**Regulation 4***Net Tonnage*

(1) The net tonnage (NT) of a ship shall be determined by the following formula:

$$NT = K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^3 + K_3 \left( N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

in which formula:

(a) the factor  $\left( \frac{4d}{3D} \right)^3$  shall not be taken as greater than unity;

(b) the term  $K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^3$  shall not be taken as less than 0.25 GT; and

(c) NT shall not be taken as less than 0.30 GT,

and in which:

$V_c$  = total volume of cargo spaces in cubic metres,

$K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$  (or as tabulated in Appendix 2),

$$K_3 = 1.25 \frac{GT + 10,000}{10,000},$$

D = moulded depth amidships in metres as defined in Regulation 2 (2),

d = moulded draught amidships in metres as defined in paragraph (2) of this Regulation,

$N_1$  = number of passengers in cabins with not more than 8 berths,

$N_2$  = number of other passengers,

$N_1 + N_2$  = total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger

**Regel 3***Bruttodräktighet*

Ett fartygs bruttodräktighet (GT) skall fastställas med följande formel:

$$GT = K_1 V$$

där

V = totala volymen av fartygets alla slutna utrymmen i kubikmeter,

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (eller enligt tabell i bilag 2).

**Regel 4***Nettodräktighet*

1. Ett fartygs nettodräktighet (NT) skall fastställas med följande formel:

$$NT = K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^3 + K_3 \left( N_1 + \frac{N_2}{10} \right).$$

I denna formel skall

a) faktorn  $\left( \frac{4d}{3D} \right)^3$  inte vara större än 1 (ett),

b) termen  $K_2 V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^3$  inte vara mindre än 0,25 GT och

c) NT inte vara mindre än 0,30 GT,

och där:

$V_c$  = totala volymen av lastutrymmena i kubikmeter,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$  (eller enligt tabell i bilag 2),

$$K_3 = 1,25 \frac{GT + 10\,000}{10\,000},$$

D = malldjupet midskepps i meter såsom detta är definierat i punkt 2 i regel 2,

d = mallat djupgående midskepps i meter såsom detta är definierat i punkt 2 i denna regel,

$N_1$  = antalet passagerare i hytter med högst 8 kojplatser,

$N_2$  = antalet andra passagerare,

$N_1 + N_2$  = totala antalet passagerare som fartyget får medföra enligt passagerarfartygscertifikat; om  $N_1$

certificate; when  $N_1 + N_2$  is less than 13,  $N_1$  and  $N_2$  shall be taken as zero,

GT = gross tonnage of the ship as determined in accordance with the provisions of Regulation 3.

(2) The moulded draught (d) referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be one of the following draughts:

(a) for ships to which the International Convention on Load Lines in force applies, the draught corresponding to the Summer Load Line (other than timber load lines) assigned in accordance with that Convention;

(b) for passenger ships, the draught corresponding to the deepest subdivision load line assigned in accordance with the International Convention for the Safety of Life at Sea in force or other international agreement where applicable;

(c) for ships to which the International Convention on Load Lines does not apply but which have been assigned a load line in compliance with national requirements, the draught corresponding to the summer load line so assigned;

(d) for ships to which no load line has been assigned but the draught of which is restricted in compliance with national requirements, the maximum permitted draught;

(e) for other ships, 75 per cent of the moulded depth amidships as defined in Regulation 2 (2).

## Regulation 5

### *Change of Net Tonnage*

(1) When the characteristics of a ship, such as  $V$ ,  $V_0$ ,  $d$ ,  $N_1$  or  $N_2$  as defined in Regulations 3 and 4, are altered and where such an alteration results in an increase in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, the net tonnage of the ship corresponding to the new characteristics shall be determined and shall be applied without delay.

(2) A ship to which load lines referred to in sub-paragraphs (2) (a) and (2) (b) of Regulation 4 are concurrently assigned shall be given only one net tonnage as

$+N_2$  är mindre än 13 skall  $N_1$  och  $N_2$  vara lika med noll,

GT = fartygets bruttodräktighet, fastställd enligt bestämmelserna i regel 3.

2. Det mallade djupgåendet (d), som anges i punkt 1 i denna regel, skall vara ett av följande:

a) för fartyg, på vilka den gällande internationella lastlinjekonventionen är tillämplig, det djupgående som svarar mot sommarfribordet (ej trälastfribordet), fastställt enligt nämnda konvention,

b) för passagerarfartyg det djupgående som svarar mot den djupaste indelningsvattnelinjen, fastställd enligt gällande internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss eller annan tillämplig internationell överenskommelse,

c) för fartyg, på vilka den internationella lastlinjekonventionen inte är tillämplig men för vilka fribord har fastställts enligt nationella bestämmelser, det djupgående som svarar mot sålunda fastställt sommarfribord,

d) för fartyg, för vilka inte något minsta fribord har fastställts men vilkas djupgående är begränsat på grund av nationella bestämmelser, det största tillåtna djupgåendet,

e) för andra fartyg, 75 procent av malldjupet midskepps såsom detta är definierat i punkten 2 i regel 2.

## Regel 5

### *Ändring av nettodräktighet*

1. När ett fartyg har ändrats i sina karakteristika, sådana som  $V$ ,  $V_0$ ,  $d$ ,  $N_1$  eller  $N_2$ , definierade i reglerna 3 och 4, och när sådan ändring leder till en ökning av fartygets nettodräktighet, fastställd enligt bestämmelserna i regel 4, skall den nettodräktighet som svarar mot fartygets ändrade karakteristika fastställas och utan dröjsmål tillämpas.

2. Ett fartyg med djupgående bestämt enligt såväl punkt 2 a) som punkt 2 b) i regel 4 skall ges endast en nettodräktighet fastställd enligt bestämmelserna i regel 4.

determined in accordance with the provisions of Regulation 4 and that tonnage shall be the tonnage applicable to the appropriate assigned load line for the trade in which the ship is engaged.

(3) When the characteristics of a ship such as  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  or  $N_2$  as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply:

(a) if the ship is transferred to the flag of another State, or

(b) if the ship undergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a superstructure which requires an alteration of the assigned load line, or

(c) to passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade.

## Regulation 6

### *Calculation of Volumes*

(1) All volumes included in the calculation of gross and net tonnages shall be measured, irrespective of the fitting of insulation or the like, to the inner side of the shell or structural boundary plating in ships constructed of metal, and to the outer surface of the shell or to the inner side of structural boundary surfaces in ships constructed of any other material.

(2) Volumes of appendages shall be included in the total volume.

(3) Volumes of spaces open to the sea may be excluded from the total volume.

Denna dräktighet skall vara den som svarar mot det djupgående som vederbörligen har bestämts för den fart i vilken fartyget nyttjas.

3. När ett fartyg har ändrats i sina karakteristika, sådana som  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  eller  $N_2$ , definierade i reglerna 3 och 4, eller när det vederbörligen fastställda djupgåendet, nämnt i punkt 2 i denna regel, har ändrats på grund av ändring av den fart i vilken fartyget nyttjas och om sådan ändring leder till en minskning av fartygets nettodräktighet, fastställd enligt bestämmelserna i regel 4, skall ett nytt internationellt mätbrev (1969) med sålunda fastställd nettodräktighet inte utfärdas förrän tolv månader förflutit från den dag då det gällande mätbrevet utfärdades; dock skall denna bestämmelse ej gälla

a) om fartyget överförs till annan stats flagga eller

b) om fartyget undergår ombyggnad eller ändringar, som administrationen anser vara en väsentlig ändring, sådan som borttagandet av en överbyggnad som kräver en ändring av det fastställda fribordet eller

c) för passagerarfartyg vilka nyttjas för befordran av ett stort antal passagerare, som inte disponerar kojplatser, i särskild trafik, exempelvis pilgrimstrafik.

## Regel 6

### *Beräkning av volymer*

1. Alla volymer, som ingår i beräkningen av brutto- och nettodräktigheterna, skall utan att hänsyn tas till isolering eller liknande mätas i fartyg av metall till insidan av bordläggning eller i byggnadskonstruktionen ingående fasta yttre avgränsningar och i fartyg byggda av annat material till utsidan av bordläggningen eller insidan av i byggnadskonstruktionen ingående yttre avgränsningar.

2. Volymen av bihang till skrovet skall inräknas i den totala volymen.

3. Volymer av utrymmen som är öppna mot sjön får undantas från den totala volymen.

**Regulation 7**

*Measurement and Calculation*

(1) All measurement used in the calculation of volumes shall be taken to the nearest centimetre or one-twentieth of a foot.

(2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.

(3) The calculation shall be sufficiently detailed to permit easy checking.

**Regel 7**

*Mätning och beräkning*

1. Alla mått som används vid beräkning av volymer skall tas till närmaste centimeter.

2. Volymerna skall beräknas enligt för berört utrymme allmänt godtagna metoder och med en noggrannhet som är godtagbar för administrationen.

3. Beräkningen skall vara tillräckligt detaljerad så att den lätt kan kontrolleras.

## Bilaga 2

**Redogörelse för skeppsmätning**

*Upprättad inom kommunikationsdepartementet*

**1 Inledning**

Genom skeppsmätning fastställs fartygs storlek (dräktighet) till grund för beräkning av bl. a. de avgifter av olika slag som utgår av sjöfarten, såsom fyravgift, lotsavgift och hamnavgifter. Även i andra sammanhang har skeppsmätningen viktiga uppgifter att fylla. Sedan gränser, baserade på fartygets storlek, ställts upp i åtskilliga författningar rörande sjöfart, sjösäkerhet och tullväsende m. m. har nämligen skeppsmätningen även betydelse för frågor om fartygs utrustning, arbetstid ombord på fartyget, befälhavares och övrigt befäls behörighet samt fartygets tullbehandling m. m. De storleksuppgifter som kommer till uttryck i mätningens resultat utnyttjas också för identifiering av fartyg i samband med registrering och för olika sjöfartsstatistiska ändamål.

**2 Nuvarande ordning**

Sedan den 1 januari 1955 gäller kungörelsen (1954: 550) angående skeppsmätning (ändrad senast 1975: 1164). Enligt kungörelsen uträknas genom mätning bl. a. fartygs bruttodräktighet och nettodräktighet uttryckt i registerton om 2,83 m<sup>3</sup>. Skeppsmätning verkställs av skeppsmätare.

Med ledning av kungörelsen och föreskrifter som har utfärdats av sjöfartsverket kan metoden att mäta ett fartygs dräktighet i korthet sammanfattas på följande sätt. Vid mätningen, som sker genom att fartygets inre rum mäts upp, bestäms först *bruttodräktigheten*. Denna innefattar alla slutna rum med några undantag (dubbelbottentankar och särskilt angivna rum på eller ovanför fartygets översta däck och i vissa fall i mellandäcksrummet såsom styrhytt, kök och förråd). Sedan avdrag gjorts för utrymmen som behövs för fartygets drift — dvs. avdrag för bl. a. bostäder, maskinrum och förrådsrum (ett procentavdrag) — utgör den volym som återstår fartygets *nettodräktighet*. Efter mätningen skall skeppsmätaren lämna mätbevis. På grundval av uppgifterna i mätbeviset utfärdar sjöfartsverket mätbrev för fartyget.

De svenska reglerna om skeppsmätning bygger på 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem, som antogs vid en diplomatisk konferens i Oslo med deltagare från åtta nordeuropeiska stater,

däribland Sverige. Enligt denna konvention förbinder sig de fördragslutande regeringarna att vid mätning av fartyg för fastställande av deras dräktighet tillämpa de av Nationernas Förbund utarbetade "Internationella skeppsmättningsreglerna", dagtecknade den 30 juni 1939.

1947 års konvention fick dock inte den universella anslutning som man hade hoppats. Sådana betydande sjöfartsnationer som Liberia, Japan, Grekland, Panama och Förenta staterna har inte anslutit sig till konventionen och tillämpar således regler som på vissa punkter väsentligt skiljer sig från konventionens.

Inom IMCO antogs år 1963 bl. a. en rekommendation om behandling vid skeppsmätning av rum i shelterdäckade fartyg<sup>1</sup> och av andra s. k. öppna rum. Enligt rekommendationen ges möjlighet till att ur säkerhetssynpunkt inte önskvärda tonnageöppningar permanent sätts igen utan att detta ökar fartygens dräktighet. Bestämmelserna innebär därmed att det är onödigt att öppna och sluta shelterdäcket i fartyg som är byggda för sådan ändring som nu nämnts. Huruvida shelterdäcksutrymmet inräknas i dräktigheten eller inte beror på hur ett på fartygets sidor inbugget mätmarke ligger i förhållande till vattenytan.

Rekommendationen fogades år 1965 in i de till 1947 års skeppsmättningskonvention hörande skeppsmättningsreglerna. Ändringen i konventionen ratificerades av Sverige. För att göra det möjligt att — utan att behöva invänta att konventionsändringarna trädde i kraft — snabbt kunna införliva 1965 års ändringar i det svenska regelsystemet sade Sverige upp konventionen den 21 januari 1966. Uppsägningen trädde i kraft den 26 januari 1967. Även Danmark sade upp konventionen av samma anledning. Efter ändring (SFS 1967: 2) i skeppsmättningskungörelsen tillämpar Sverige alltså regler som motsvarar de till 1947 års skeppsmättningskonvention hörande internationella skeppsmättningsreglerna i deras år 1965 ändrade lydelse.

På dräktighet baserade gränser, som utgör utgångspunkt för pålagor och andra krav i fråga om drift med fartyg, finns på olika sätt utformade i olika författningar med bestämmelser som rör sjöfart. *Brutto-dräktigheten* brukar läggas till grund för säkerhetsbestämmelser och sociala föreskrifter på sjöfartsområdet. *Nettodräktigheten* anses uttrycka fartygets ekonomiska bärkraft, dvs. fartygets förmåga att föra last och passagerare. Den brukar utgöra grund för beräkning av priset på avgiftsbelagda tjänster för sjöfarten och har i Sverige och i vissa andra länder blivit den avgiftsbestämmande dräktigheten.

Bland författningar, som ställer upp dräktighetsgränser i ton *brutto* kan nämnas lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978:

<sup>1</sup> Shelterdäcket ligger ovanför fartygets huvuddäck och var ursprungligen avsett som skydd för väder och sjö och hade därför inte samma styrka som skrovet i övrigt. Ett fartyg med stängt shelterdäck är byggt så att man genom vissa luckarrangemang alternativt kan använda det övre eller undre däck som huvuddäck.

109) resp. förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978: 346), sjöarbetstidslagen (1970: 105, ändrad senast 1976: 586), sjöbefälskungörelsen (1960: 487, omtryckt 1976: 774, ändrad 1978: 206), lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1976: 7) och mönstringsförordningen (1961: 87, ändrad senast 1973: 287).

Dräktighetsgränser i ton *netto* gäller i fråga om vissa sjöfartsavgifter, bl. a. enligt lotsavgiftskungörelsen (1970: 699, ändrad senast 1978: 556) och förordningen (1977: 1118) om fyravgift. Nettodräktighetsgränser gäller också vid bestämmande av hamnavgifter enligt kungörelsen (1950: 152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (ändrad senast 1977: 872).

Det kan nämnas att tull på fartyg enligt 89 kap. lagen (1977: 975) med tulltaxa tas ut efter ton brutto.

Aven i civilrättslig lagstiftning förekommer gränser som har angetts med utgångspunkt i fartygs dräktighet. Sjölagen (1891: 35 s. 1, omtryckt 1975: 1289, ändrad senast 1978: 136) innehåller sålunda regler om begränsning av redares skadeståndsansvar till visst belopp för ton av fartygets dräktighet. Med dräktighet avses här nettodräktigheten ökad med det utrymme för maskinrum som har dragits från bruttodräktigheten när nettodräktigheten bestämdes. Motsvarande regler finns i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (ändrad senast 1978: 134). Bestämmelserna grundar sig på två internationella konventioner som Sverige har tillträtt, nämligen 1957 års konvention om begränsning av redareansvaret och 1969 års konvention om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Inom IMCO antogs vid en konferens år 1976 en ny konvention om begränsning av det sjörättsliga ansvaret med gränser uttryckta i bruttodräktighet beräknad enligt 1969 års skeppsmätningkonvention, som behandlas i det följande. Frågan om svensk ratifikation av begränsningskonventionen övervägs av utredningen (Ju 1977: 16) om översyn av sjölagen.

### 3 Londonkonferensen 1969

IMCO anordnade år 1969 en konferens i London med syfte att åstadkomma ett internationellt skeppsmätningssystem. Inför konferensen hade åtskilliga anmärkningar framförts mot nuvarande skeppsmätningssystem. Alla deltagande nationer föreföll eniga om att såväl reglerna i 1947 års konvention som från konventionen avvikande nationella regler inte är tillräckligt enkla. De kräver omfattande och besvärliga måttagningar ombord. Uträkningarna är långa och tidskrävande. Konstlade utslutningar och avdrag medges. Vidare är reglerna och deras tolkning olika i olika länder som tillämpar konventionen. Systemet inbjuder till manipulationer i syfte att vinna fördelar när det gäller dräktighetssiffror

på bekostnad av fartygens säkerhet och besättningens bekvämlighet. Behovet av nya regler dokumenterades klart.

IMCO:s skeppsmätningsskommitté hade inför konferensen antagit vissa grundvillkor som ett acceptabelt system skulle uppfylla. Ett sådant system skulle sålunda

- inte påverka fartygskonstruktionen, i synnerhet inte så att det leder till minskad säkerhet eller minskad effektivitet,
- möjliggöra att dräktigheten kan beräknas tidigt och huvudsakligen med hjälp av ritningar,
- vara enkelt,
- inte inverka ogynnsamt på sjöfartens ekonomi,
- inte innehålla onödiga och tvivelaktiga bestämmelser om uteslutning av påbyggnader.

Enligt kommitténs mening skulle *nettodräktigheten* representera den rymd som används för last och passagerare, dvs. ange fartygets förtjänstförmåga. *Bruttodräktigheten* skulle representera fartygets totala rymd.

Flera olika förslag lades fram för konferensen. Vid den slutliga omröstningen antogs en konvention och tre rekommendationer.

Sverige har den 23 december 1969 undertecknat konventionen med förbehåll för ratifikation.

#### 4 1969 års skeppsmätningsskonvention

Konventionens artiklar innehåller i huvudsak följande bestämmelser.

Enligt *artikel 1* förbinder sig de fördragsslutande regeringarna att tillämpa bestämmelserna i konventionen och bilagorna. Varje hänvisning till konventionen innebär samtidigt en hänvisning till bilagorna.

Av *artikel 2*, som innehåller definitioner, framgår bl. a. att med "administration" åsyftas regeringen i den stat vars flagga fartyget för (i det följande används uttrycket flaggstaten). "Internationell resa" betyder en sjöresa från ett land, på vilket konventionen äger tillämpning, till en hamn utanför sådant land eller omvänt. "Bruttodräktighet" resp. "nettodräktighet" betecknar mått på ett fartygs totala storlek resp. dess nyttiga volym fastställda enligt bestämmelserna i konventionen. Med "nytt fartyg" avses ett fartyg vars köl har blivit sträckt eller som befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium på eller efter dagen för konventionens ikraftträdande. "Existerande fartyg" avser fartyg som inte är nytt fartyg. Med "organisation" avses IMCO.

Konventionen är enligt *artikel 3* tillämplig på följande fartyg som nyttjas på internationella resor, nämligen fartyg registrerade i stater vilkas regeringar är fördragsslutande regeringar, fartyg registrerade i territorier beträffande vilka konventionen har gjorts tillämplig enligt

artikel 20 och oregistrerade fartyg som för flagga tillhörig stat vars regering är fördragsslutande regering. Konventionen är vidare enligt artikelns mom. 2 tillämplig på a) nya fartyg, b) existerande fartyg vilka undergår ombyggnad eller annan åtgärd som innebär väsentlig ändring av deras gällande bruttodräktighet, c) existerande fartyg om ägaren begär det och d) alla existerande fartyg fr. o. m. tolfte året efter dagen för konventionens ikraftträdande. Frånsett de fartyg som har nämnts under punkterna b) och c) skall dock existerande fartyg behålla sina gällande dräktigheter när relevanta bestämmelser i andra internationella konventioner tillämpas på dem. I övrigt gäller enligt artikel 2 att existerande fartyg som avses under punkten c) inte senare skall kunna få sina dräktigheter fastställda enligt de bestämmelser som flaggstaten tillämpade i fråga om fartyg på internationella resor innan konventionen trädde i kraft.

I anslutning till artikel 3 bör anmärkas att IMCO:s församling den 14 november 1977 antog en resolution med vissa övergångsbestämmelser till 1969 års konvention. Dessa innebär att bruttodräktigheten för ett nybyggt fartyg på redarens begäran — förutom enligt 1969 års regler — fram till och med år 1985 kan beräknas enligt de tidigare gällande skeppsmättningsreglerna. Dessa ”äldre” dräktigheter skall inte antecknas i mätbrevet men får anges i certifikat enligt gällande internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och således ligga till grund för bedömningen av fartygets utrustning etc. i den mån bestämmelserna utgår från bruttodräktigheten.

Undantagna från konventionens tillämpning är enligt *artikel 4* örlogsfartyg och fartyg vilkas längd understiger 24 meter. Undantagna är också fartyg som uteslutande trafikerar vissa sjöar och floder.

*Artikel 5* innehåller bestämmelser om force majeure. Ett fartyg som vid en resas början inte faller under bestämmelserna i konventionen skall inte underkastas dessa bestämmelser på grund av någon avvikelse från den avsedda resan, när avvikelserna beror på hårt väder eller på någon annan form av force majeure.

I artiklarna 6—11 ges regler om hur dräktigheter fastställs och om mätbrev.

Enligt *artikel 6* skall brutto- och nettodräktigheterna fastställas av flaggstaten. Fastställandet får dock anförtros åt person eller organisation som har godkänts av flaggstaten. Vederbörande flaggstat skall ta på sig fullt ansvar för fastställandet av brutto- och nettodräktigheterna.

Ett internationellt mätbrev skall enligt *artikel 7* utfärdas för varje fartyg vars brutto- och nettodräktighet har fastställts enligt konventionen. Sådant mätbrev skall utfärdas av flaggstaten eller av person eller organisation som i behörig ordning har bemyndigats därtill. Flaggstaten skall överta fullt ansvar för mätbrevet.

Enligt *artikel 8*, som avser utfärdande av mätbrev genom annan rege-

ring, får fördragsslutande regering på framställning av annan fördragsslutande regering fastställa ett fartygs brutto- och nettodräktigheter samt utfärda eller låta utfärda internationellt mätbrev för fartyget. Avskrift av mätbrevet och av dräktighetsberäkningarna skall så snart som möjligt tillställas den regering som har begärt att det skall utfärdas.

I *artikel 9* sägs om utformningen av mätbrevet att detta skall avfattas på det officiella språket eller de officiella språken i det land som har utfärdat det. Om det språk som har använts varken är engelska eller franska språket, skall texten innehålla en översättning till ett av dessa språk.

Enligt *artikel 10* om återkallande av mätbrev skall, om inte annat föreskrivs i reglerna, ett internationellt mätbrev upphöra att gälla och av flaggstaten återkallas om vissa närmare angivna större ändringar har företagits beträffande fartyget. Vidare anges i artikel 10 att mätbrev upphör att gälla om fartyg överförs till annan stats flagg utom för det fall att regeringen i denna senare stat är fördragsslutande regering. I sådant fall gäller mätbrevet under högst tre månader från överföringen eller till dess annat mätbrev har utfärdats.

I *artikel 11* om godtagande av mätbrev förutsätts att mätbrev, som har utfärdats på en fördragsslutande regerings vägnar, skall godtas av övriga fördragsslutande regeringar och ha samma giltighet som mätbrev utfärdade av dessa regeringar.

*Artikel 12* innehåller bestämmelser om inspektion. Ett fartyg som för flaggan tillhörig stat vars regering är fördragsslutande regering är i hamnar hos övriga fördragsslutande regeringar underkastat inspektion. Sådan inspektion skall begränsas till kontroll av att fartyget är försett med gällande internationellt mätbrev och att fartyget i sina väsentliga delar (huvudsakliga karakteristika) stämmer överens med uppgifterna i mätbrevet. Inspektionen får inte i något fall förorsaka försening av fartyget. Om inspektionen visar att fartyget i sina väsentliga delar (huvudsakliga karakteristika) avviker från de i mätbrevet angivna uppgifterna, så att detta ökar bruttodräktigheten eller nettodräktigheten, skall flaggstaten snarast underrättas.

Enligt *artikel 13* kan de rättigheter som konventionen medför inte göras gällande till förmån för ett fartyg om detta inte innehar gällande mätbrev enligt konventionen.

I *artikel 14* föreskrivs att alla tidigare fördrag, konventioner och avtal angående skeppsmättningsfrågor, som f. n. gäller mellan de fördragsslutande regeringarna, under överenskommen tid skall förbli vid full kraft och verkan beträffande fartyg på vilka konventionen inte äger tillämpning och beträffande fartyg på vilka konventionen äger tillämpning i vad avser frågor i vilka den inte innehåller uttrycklig föreskrift. I den utsträckning dessa fördrag, konventioner eller avtal strider mot konventionen skall emellertid denna gälla i första hand.

*Artikel 15* ger bestämmelser om att IMCO skall tillhandahållas upplysningar.

*Artikel 16* avser undertecknande, godtagande och anslutning. Konventionen var öppen för undertecknande under sex månader från den 23 juni 1969 och är därefter öppen för anslutning. Regeringar i stater, som är medlemmar i Förenta nationerna eller något av Förenta nationernas fackorgan eller av Internationella atomenergiorganet eller som är anslutna till Internationella domstolens stadga, kan bli medlemmar av konventionen a) genom att underteckna den utan förbehåll för godtagande, b) genom att underteckna med förbehåll för godtagande följt av godtagande, eller c) genom anslutning. Godtagande eller anslutning skall verkställas genom deposition hos IMCO av ett instrument därom.

Enligt *artikel 17* träder konventionen i kraft 24 månader efter den dag då minst 25 regeringar i stater, vilkas handelsflottor tillsammans utgör minst 65 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har undertecknat den utan förbehåll för godtagande eller deponerat instrument avseende godtagande eller anslutning i enlighet med artikel 16. För regeringar, som har deponerat instrument avseende godtagande eller anslutning under de 24 månader som nyss har angetts, skall godtagandet eller anslutningen träda i kraft när konventionen träder i kraft eller tre månader efter dagen för depositionen av instrumentet avseende godtagande eller anslutning, om sistnämnda dag infaller senare. — För regeringar, som har deponerat instrument om godtagande eller anslutning efter dagen för konventionens ikraftträdande, träder denna i kraft tre månader efter dagen för depositionen av sådant instrument.

*Artikel 18* reglerar frågor om ändringar i konventionen. Dessa kan vidtas genom enhälligt godtagande, efter prövning inom IMCO eller genom en konferens.

Bestämmelser om uppsägning finns i *artikel 19*. Uppsägning får ske när som helst efter utgången av fem år från den dag då konventionen trädde i kraft för staten i fråga. Uppsägningstiden är ett år.

*Artikel 20* handlar om territorier.

*Artikel 21* ger bestämmelser om deponering och registrering av den ikraftträdde konventionen.

I *artikel 22* sägs att konventionen är upprättad i ett enda exemplar på engelska och franska språken vilka båda texter äger lika vitsord. Officiella översättningar till ryska och spanska språken skall utarbetas och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

Av konventionens bilagor återges här i korthet endast bilaga I med regler om fastställande av fartygs brutto- och nettodräktigheter.

Enligt *regel 1* skall ett fartygs dräktighet utgöras av bruttodräktighet och nettodräktighet fastställda enligt bestämmelserna i reglerna. Flaggstaten bestämmer hur brutto- och nettodräktigheterna skall fastställas för fartyg av ny typ vars konstruktion är sådan att tillämpning av be-

stämmelserna i reglerna skulle vara orimlig eller omöjlig. När dräktigheten har fastställts, skall flaggstaten tillstålla IMCO meddelande med detaljer om den metod som har använts. IMCO skall informera övriga fördragsslutande regeringar härom.

*Regel 2* innehåller definitioner av vissa uttryck. Dessa är övre däck, malldjup, bredd, slutna utrymmen, uteslutna utrymmen, passagerare, lastrum och vädertätt. Av dessa uttryck redovisas här endast uttrycken slutna utrymmen, uteslutna utrymmen och lastrum. De bestämmelser som innefattas i definitionerna av dessa senare tre uttryck påverkar särskilt fastställandet av dräktigheter för s. k. paragraffartyg. Gränsdragningen mellan slutna utrymmen, som inräknas i fartygsvolymen, och uteslutna utrymmen, som inte inräknas i denna volym, kan i princip och schematiskt anges så, att alla utrymmen är slutna såvida de inte kan anses såsom verkligt öppna och därmed skall uteslutas vid volymberäkningen. Öppet utrymme behandlas såsom slutet utrymme i vissa fall. Av utrymme, som inte är helt slutet, utesluts endast den del som ligger omedelbart innanför öppningen, vilket innebär att resten av utrymmet betraktas såsom slutet. Bihang 1 till reglerna innehåller skisser avsedda att förtydliga vad som räknas som uteslutna utrymmen. Lastrum är alla slutna utrymmen avsedda för transport av last som skall lossas från fartyget.

*Regel 3* upptar en formel för fastställande av fartygs bruttodräktighet, dess totala volym. Formeln innehåller en koefficient, som har utformats i avsikt att bruttodräktigheten skall bli så nära lika med bruttodräktigheten enligt gällande regler som det är möjligt. Bruttodräktigheten är enligt formeln lika med koefficienten gånger den totala malade volymen av fartygets alla slutna utrymmen i kubikmeter.

I *regel 4* finns formeln för fastställande av ett fartygs nettodräktighet, dess nyttiga volym. Formeln har två komponenter. Av dessa formelkomponenter gäller den ena för lastfartyg/fartyg med högst 12 passagerare. För andra fartyg än de nu nämnda gäller såväl nyss angiven formelkomponent som ytterligare en formelkomponent (en korrektionsterm) med en annan koefficient. Detta medför att nettodräktigheten för nu ifrågasvarande fartyg i allmänhet blir något mindre än motsvarande nettodräktighet enligt nuvarande regler. I passagerarfartyg som har större påbyggnader, t. ex. bilfärjor, kan dock formeln ge större nettodräktighet än vad som är fallet enligt nuvarande regler. Enligt *regel 4* uträknade nettodräktigheter får inte vara mindre än 30 procent av bruttodräktigheten av resp. fartyg.

*Regel 5* innehåller bestämmelser om ändring av fartygs nettodräktighet när fartyget eller dess användning ändras.

*Regel 6* och *regel 7* ger anvisningar om beräkning av volymer resp. om mätning och beräkning.

*Rekommendation 1* innehåller en uppmaning till berörda regeringar att så snart som möjligt ansluta sig till konventionen.

*Rekommendation 2* uppmanar till användning av de nya dräktigheterna i olika sjöfartssammanhang.

I *rekommendation 3* uppmanas fördragsslutande regeringar att se till att de termer som förekommer i konventionen definieras på samma sätt i nationell lagstiftning.

## **5 Beslut om undertecknande av 1969 års konvention med förbehåll för godkännande**

Tidigare har angetts att 1969 års konvention har undertecknats för Sveriges del den 23 december 1969 med förbehåll för godkännande. Till grund för beslutet låg ett av sjöfartsverket den 24 november 1969 avgivet yttrande över IMCO-dokument i ämnet. Yttrandet utmynnade i förslag om att konventionen skulle undertecknas. Vid yttrandet hade fogats yttranden som kommit in till verket. Såväl dessa yttranden som sjöfartsverkets yttrande redovisas i det följande.

*Generaltullstyrelsen, Sveriges fartygsbefälsförening* samt *Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening* tillstyrkte att Sverige undertecknade konventionen. *Sveriges redareförening* ansåg att hinder inte förelåg för att den undertecknades.

*Rederiföreningen för mindre fartyg* anförde att sjöfartsverket inte undersökt verkningarna av ett nytt skeppsmätningssystem, att detta system skulle inverka ogynnsamt på sjöfartens ekonomi, att de nya reglerna skulle vara ogynnsamma för de små fartygen, att öppna shelterdäckare, fartyg med halvdäck och tankfartyg skulle få mycket större brutto- och nettodräktigheter än enligt nu gällande regler, att även mindre singledäck-fartyg skulle komma att få ökad bruttodräktighet, att det är ett oeftergivligt krav att — om ett nytt skeppsmätningssystem införs — bruttodräktigheten ersätts med annan måttenhet i alla föreskrifter rörande sjösäkerhet m. m., att det är angeläget att söka finna en annan måttenhet än nettodräktigheten för avgiftsberäkning samt att sjöfartsverket i revisionsfrågan borde samarbeta med de nordeuropeiska länderna.

*Sveriges varvsindustriförening* hade inte några erinringar mot konventionen och tillstyrkte att den undertecknades. Föreningen ansåg det dock nödvändigt att ersätta bruttodräktigheten med annat lämpligare storleksmått i fråga om säkerhets- och bemanningsföreskrifter.

*Föreningen Sveriges mindre varv*, som inte avrådde från ett undertecknande, framhöll att tankfartyg, öppna shelterdäckare, kyllastfartyg och raised-quarterdäckare enligt det nya systemet skulle få högre bruttodräktighet än enligt nu gällande regler, att en allvarlig stagnation för nybyggnad av mindre fartyg kunde bli följderna om de nya reglerna infördes, att bruttodräktigheten måste ersättas med annan måttstock i sjö-

säkerhets-, bemannings- och andra föreskrifter och att dessa föreskrifter borde göras likalydande i de nordiska staterna.

*Svenska hamnförbundet* tillstyrkte likaså att konventionen undertecknades. Förbundet förklarade att det nya systemet är godtagbart, att det i jämförelse med nu gällande system har vissa påtagliga fördelar, att den nya bruttodräktigheten är ett användbart mått på fartygets verkliga storlek och att den andra parametern — nettodräktigheten — allmänt sett bättre överensstämmer med fartygets nyttiga volym än den som används enligt nu gällande regler. Förbundet framhöll dock att sjöfartsverket borde utreda huruvida de nya reglernas bestämmelse om att nettodräktigheten inte får vara mindre än 30 procent av bruttodräktigheten är tillräcklig för att förhindra att vissa fartyg får förhållandevis låga värden på nettodräktigheten samt att sjöfartsverket vidare borde undersöka huruvida inte t. ex. en kombination av brutto- och nettodräktighet skulle vara en bättre grund för avgiftsdebitering än nettodräktigheten.

För egen del uttalade *sjöfartsverket* följande om konventionens bestämmelser rörande fastställandet av brutto- och nettodräktigheterna.

Verket delar inte Rederiföreningens för mindre fartyg mening att det nya systemet skulle inverka ogynnsamt på sjöfartens ekonomi. Skeppsmätningen syftar bara till att ta fram ett mått på fartygets storlek som skall ligga till grund för fördelningen av avgiftsbördan och för gradering av vissa säkerhets- och sociala krav. Fördelar (rabatter) för en grupp, vilka slutgiltigt medges vid fastställandet av tarifferna, medför nackdelar för andra grupper. Man torde däremot kunna säga att nuvarande regler medför vissa onödiga kostnader för sjöfarten, t. ex. kostnader som avser ett andra däck som inte alltid har praktisk funktion, onödigt hög dubbelbotten eller bottenstockar, onödigt djupa spant, oanvända last-, förråds- och vattenbarlastrum och onödigt komplicerad skeppsmätning.

Verket delar ej heller samma förenings åsikt att det nya systemet skulle vara ogynnsamt för små fartyg. I själva verket är det så att de antagna koefficienterna i formlerna favoriserar små fartyg, en konstant koefficient skulle gett omkring 10 procent högre dräktighet för en s. k. paragraftanker och omkring 4 procent lägre dräktighet för våra största tankfartyg. Verket anser för övrigt att frågan om ändringar i fördelningen av avgiftsbördan bör avgöras vid fastställandet av tarifferna och ej vid skeppsmätningen. Det är likaså enligt verkets mening fel att dispensera från säkerhetskrav genom orealistiska utslutningar vid beräkning av fartygets storlek. Sådana dispenser bör övervägas av de för säkerheten ansvariga på realistiska grunder.

Sjöfartsverket framhöll mera allmänt om konventionens bestämmelser i vad dessa avser *bruttodräktigheten* följande.

Den nya bruttodräktigheten — baserad på fartygets totala volym — blir ett användbart mått på fartygets verkliga totala storlek och ger möjlighet till en rättvisande jämförelse mellan fartyg av olika typer och storlekar. Övergången till det nya systemet underlättas av att koefficienterna i formlerna enligt reglerna 3 och 4 utformades (valdes) så, att de

nya dräktighetstalen för flertalet fartyg nära stämmer med dräktigheterna enligt existerande system angivna i registerton. Att man för vissa fartyg och vissa typer av fartyg får avvikelser, som i en del fall blir ganska stora, kunde inte undvikas. De beror till största delen på orimligheter i nuvarande system som konstruktörerna förstått att utnyttja. De stora avvikelserna när det gäller bilfärjor och s. k. paragraffartyg är med andra ord resultatet av en anpassning till nuvarande skeppsmättnings-, säkerhets- och sociallagstiftning. En överväldigande majoritet ansåg att man nu skulle gripa tillfället att avskaffa sådana orimligheter, t. ex. reduktion av fartygs bruttodräktighet genom uteslutning av mellan-däcksrum och andra s. k. öppna rum vilka i själva verket är helt slutna rum.

Före skeppsmättningskonferensen framhölls visserligen från vissa håll att det skulle vara önskvärt att utesluta besättningens bostäder, förråd och vattenbarlastrum vid beräkning av bruttodräktigheten "för att inte straffa generösa redare". Med stor majoritet beslöts dock att inga slutna rum skall uteslutas vid beräkningen av bruttodräktigheten. Andra konventioner får ta hand om säkerhets- och sociala krav.

Sjöfartsverket framhöll vidare i denna fråga följande.

Jämförelsen med existerande fartyg visar mindre det nya systemets kvalitet och mera att nuvarande regler är ologiskt uppbyggda i sådana hänseenden som att artificiella uteslutningar och avdrag medges, att reglerna och deras tolkning är olika i olika länder samt att de olika nationella systemen inbjuder till manipulationer med reglerna i syfte att vinna fördelar när det gäller dräktighetsciffrorna på bekostnad av fartygens säkerhet och/eller besättningens bekvämlighet. De fartyg med extrema konstruktioner som uppvisar de största skillnaderna mellan nuvarande och nya dräktigheter torde inte komma att byggas med oförändrade extrema konstruktioner sedan de nya reglerna kommit i kraft. Redaren och konstruktören får frihet att välja det effektivaste fartyget utan att behöva ta hänsyn till förlegade skeppsmättningsregler. En samtidig revision av stela föråldrade storleksgränser i säkerhets- och sociala bestämmelser kan också medverka till effektivisering av sjöfarten.

Beträffande frågan om bindningen av säkerhetsbestämmelser och sjöfartssociala föreskrifter på sjöfartsområdet till dräktighetsgränser i brutto anförde sjöfartsverket, att det är lämpligt och önskvärt att i samband med att de nya skeppsmättningsreglerna införs se över alla storleksgränser i konventioner och nationella föreskrifter, att man i många fall kan uppnå fördelar genom att använda andra graderingsgrunder samt att — i de fall då storleksgradering är lämplig — den nya bruttodräktigheten är ett bättre och mer realistiskt mått än nuvarande brutto.

Sjöfartsverket framhöll om den nya *nettodräktigheten* att den är ett användbart mått på fartygets nytiga volym. Verket skulle närmare utreda om den behöver kompletteras på sätt som har antytts av Svenska hamnförbundet vid användning som grund för sjöfartsavgifter.

Verket avslutade sitt yttrande med att anföra att fördelarna med 1969 års skeppsmättningskonvention och dess enkla logiska skeppsmättnings-

regler att användas som grund för debitering av sjöfartsavgifter och storleksgradering av säkerhetskrav och liknande är så uppenbara att konventionen borde undertecknas för Sveriges del. Verket tillade att övriga nordiska länder hade undertecknat konventionen redan på konferensens avslutningsdag och att ett svenskt undertecknande skulle bidra till att påskynda skeppsmättningsfrågans slutgiltiga lösning.

## **6 Sjöfartsverkets framställning om ratifikation av 1969 års skeppsmättningskonvention**

Sjöfartsverket inkom den 10 juni 1971 med förslag om att Sverige skulle ratificera konventionen. I skrivelsen erinrades om vad verket anfört i sitt yttrande om undertecknande av konventionen.

*Generaltullstyrelsen, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening och Svenska hamnförbundet* tillstyrker eller har inget att erinra mot att Sverige ratificerar konventionen. *Generaltullstyrelsen* och *Svenska sjöfolksförbundet* tar upp frågan om översyn av dräktighetsgränser i olika författningsföreskrifter. *Sveriges redareförening* har den reservationen att konventionen före ikraftträdandet bör vara ratificerad av i synnerhet med Sverige konkurrerande sjöfartsnationer. *Svenska hamnförbundet* föreslår att vissa utredningar om bästa avgiftsgrund kommer till stånd innan konventionen träder i kraft.

*Sjöfartsverket* anför för sin del att vad Sveriges redareförening reserverat sig mot torde vara säkerställt genom konventionens bestämmelser om ikraftträdande. Det är verkets avsikt att aktualisera utredningar om sjöfartsavgifterna när tidpunkten för ikraftträdandet närmare kan förutsägas. Genom att konventionen föreskriver att den skall tillämpas först sedan två år har förflutit efter det att erforderligt antal ratifikationer har uppnåtts ges god tid att utreda dessa och andra relevanta frågor samt att utarbeta erforderliga följdförfattningar. Verket upprepar sin i yttrandet med förslag till undertecknande framförda motivering att fördelarna med konventionen och dess enkla logiska skeppsmättningsregler att användas som grund för debitering av sjöfartsavgifter och för storleksgradering av säkerhetskrav och liknande är uppenbara och föreslår med åberopande av denna motivering att Sverige ratificerar konventionen snarast.

## **7 Sjöfartsverkets förnyade framställning om ratifikation av 1969 års skeppsmättningskonvention**

Sjöfartsverket har den 22 mars 1978 inkommit med förnyad framställning om att Sverige skall ratificera 1969 års skeppsmättningskonvention. Av skrivelsen framgår att ratifikationsläget den 1 februari 1978 var följande.

Trettiofyra stater med sammanlagt ca 55,0 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet hade ratificerat konventionen. Bland länder som ratificerat konventionen märks Norge, Finland, Sovjetunionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Tyska demokratiska republiken, England, Italien och Liberia. Till de mera betydande sjöfartsnationer som — förutom Sverige — ännu inte hade ratificerat konventionen hörde Japan, Grekland, Panama, Förenta staterna och Frankrike. (Panama och Filipinerna har därefter ratificerat konventionen, vilket innebär att tonnage nu uppgår till drygt 60 procent.)

Sjöfartsverket anmärker också att man inom IMCO gör en översyn av parametrar och storleksgränser i konventioner. Sjöfartsverket bedömer att ett slutförande av en sådan översyn inte behöver inväntas innan konventionen ratificeras av Sverige. Verket framhåller i övrigt att angelägenheten av ett snart ikraftträdande av de nya skeppsmättningsreglerna enligt verkets förmenande har ökat under senare tid. Fartygstypernas utveckling har medfört att dräktigheten enligt nu gällande regler allt sämre återspeglar fartygens verkliga storlek. Ett annat problem som har accentuerats på senare tid är frågan om täckluckor i mellandäck, vilka i allt större omfattning lämnas i land i strid mot de regler som gäller för uteslutning ur dräktigheten av lastrum i mellandäcksutrymme. Kontroll i detta avseende förorsakar en stor mängd extra arbete för både tullverkets och sjöfartsverkets personal. Detta problem uppkommer inte för fartyg mätta enligt de nya reglerna.

*Generaltullstyrelsen, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening och Sveriges varvsindustriförening* har tillstyrkt eller inte haft någon erinran mot att Sverige ratificerar konventionen. *Rederiföreningen för mindre fartyg*, som anser att Sveriges anslutning inte bör få bli avgörande för att tonnagegränsen uppnås, har bl. a. anfört att om bruttodräktigheten kvarstår som parameter beträffande utrustning och bemanning får nytillkommande fartyg ingen möjlighet att konkurrera med befintliga. Föreningen betonar att mera verklighetsanknutna parametrar än dräktigheter torde kunna konstrueras. *Svenska hamnförbundet* anser att Sverige bör bidra till att konventionen träder i kraft genom att nu ratificera den. Förbundet anser vidare att bruttodräktigheten enligt den nya konventionen bör läggas till grund för avgiftsdebitering av hamnavgifter. Denna fråga bör dock studeras ytterligare innan det nya skeppsmätningssystemet träder i kraft. *Sveriges redareförening* anser att det är nödvändigt att Sverige ansluter sig till konventionen, men att detta inte bör ske förrän villkoren för ikraftträdande är uppfyllda. Föreningen anser vidare att sjöfartsverket nationellt och internationellt med prioritet och kraft bör verka för att parameterfrågan får en tillfredsställande lösning.

**Innehåll**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 november 1978 .....	2
1 Inledning .....	2
2 Föredragandens överväganden .....	2
3 Hemställan .....	8
4 Beslut .....	8
<i>Bilaga 1</i> 1969 års internationella skeppsmätningkonventionen ....	9
<i>Bilaga 2</i> Redogörelse för skeppsmätning .....	30

