

1491 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

18. 2. 1975

Regierungsvorlage

betreffend Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 samt Anlagen und Anhängen

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;

(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 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 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 (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.

Z u r B e a c h t u n g

Die den Erläuterungen zur Regierungsvorlage 1491
der Beilagen zu den stenographischen Protokollen
des Nationalrates XIII. GP. beigefügte Übersetzung
des Übereinkommens über ein einheitliches System
der Schiffsvermessung liegt in der Parlamentsdirektion
zur Einsicht auf.

(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.

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 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.

(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 of 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 of 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-paragraph (b) of paragraph (2) of Article 18 in case of amendment by any of the procedures specified in this 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 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) 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.
- (e) 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 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 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 notifica-

tion 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 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.

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 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 sub-paragraphs (a) to (e) 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;
- 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).
- (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).
- (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).
- (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 appro-

priated 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.

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,

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

Regulation 4

Net Tonnage

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

$$NT = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

in which formula:

(a) the factor $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ shall not be taken as greater than unity;

(b) the term $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ 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,

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

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

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 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_c , 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 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.

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.

APPENDIX 1

Figures referred to in Regulation 2 (S)

In the following figures: O = Excluded space
 C = Enclosed space
 I = Space to be considered as an enclosed space

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

B = Breadth of the deck in way of the opening. In ships with rounded gunwales the breadth is measured as indicated in figure 11.

Reg. 2(5)(a)(i)

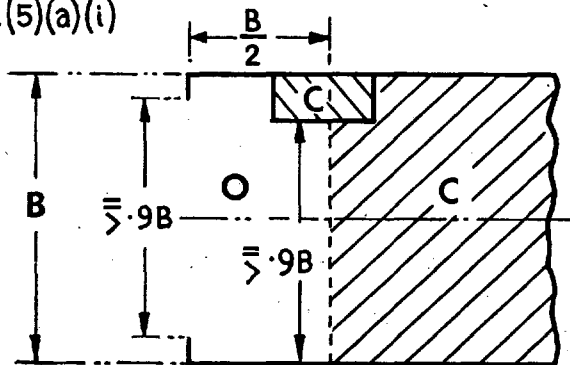


Fig. 1

Reg. 2(5)(a)(ii)

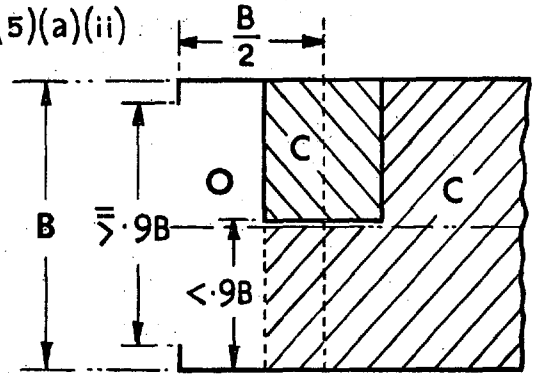


Fig. 2

Reg. 2(5)(a)(ii)

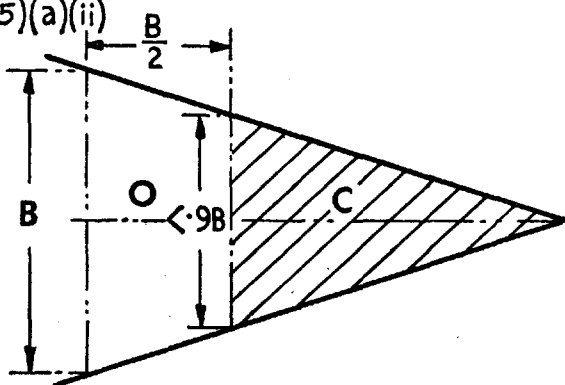


Fig. 3

Reg. 2(5)(a)(ii)

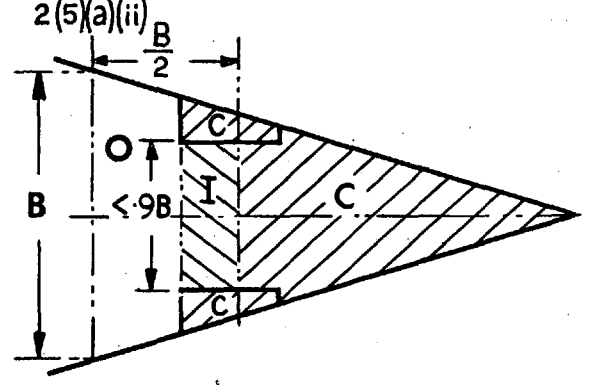


Fig. 4

Reg. 2(5)(a)(iii)

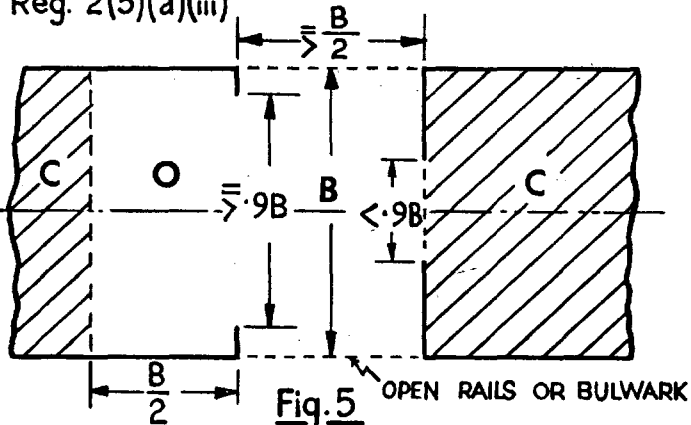


Fig. 5

Reg. 2(5)(a)(iii)

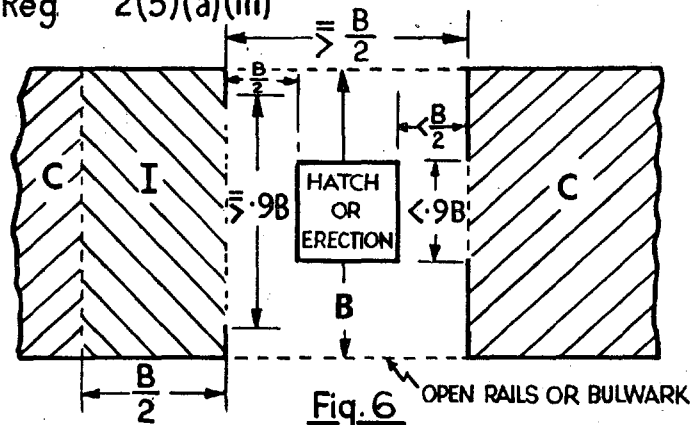
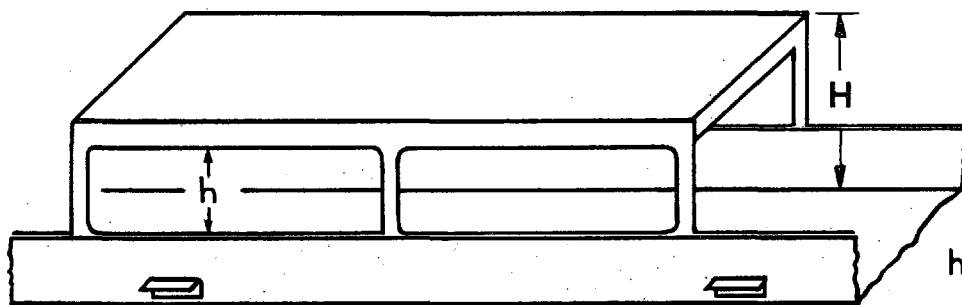


Fig. 6

Reg. 2(5)(b)

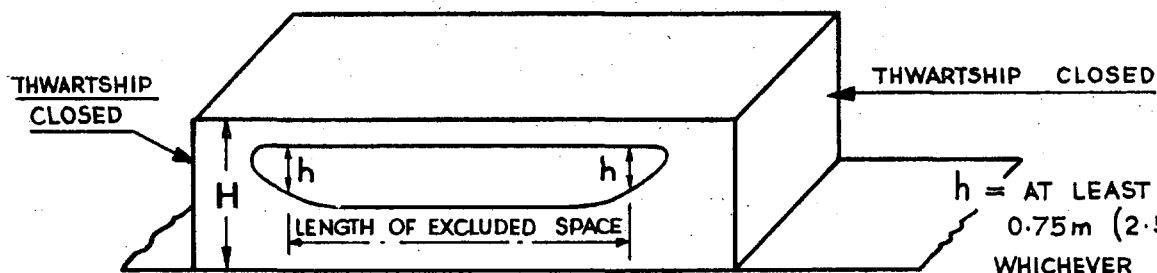


h - AT LEAST $\frac{H}{3}$ OR
0.75 m (2.5 FEET)

WHICHEVER IS
THE GREATER.

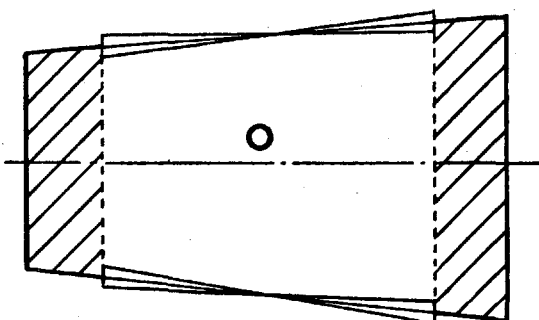
Fig. 7

Reg. 2(5)(c)

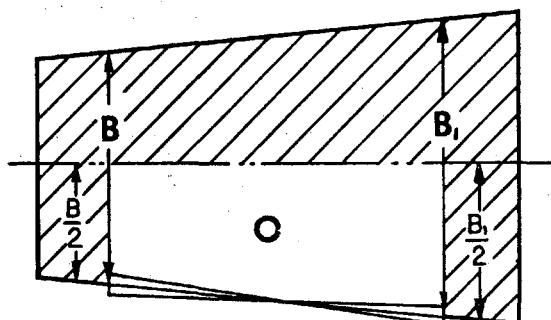


h = AT LEAST $\frac{H}{3}$ OR
0.75 m (2.5 FEET)

WHICHEVER IS THE GREATER.



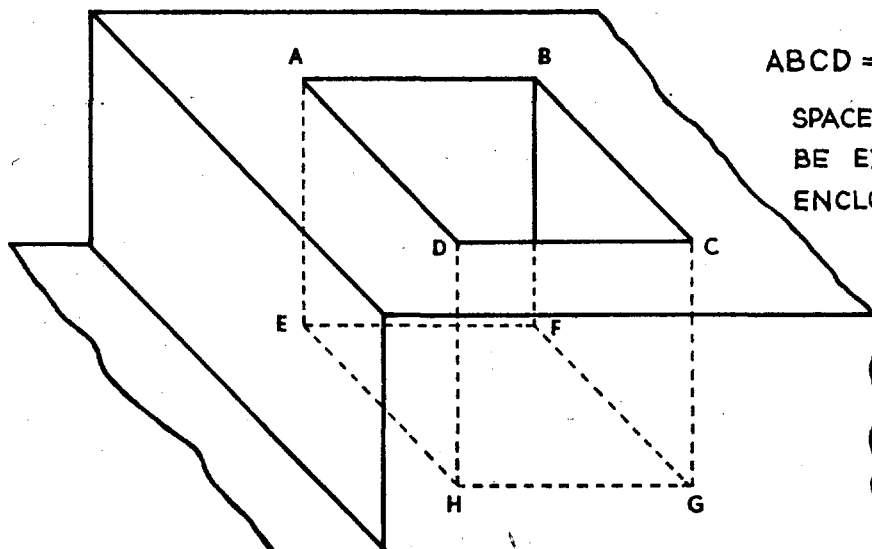
OPPOSITE SIDE OPENINGS



OPENING ON ONE SIDE ONLY

Fig. 8

Reg. 2(5)(d)

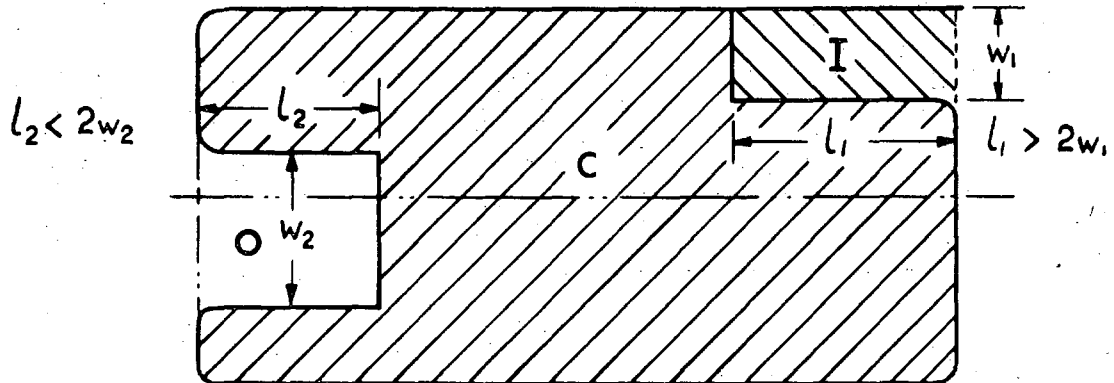
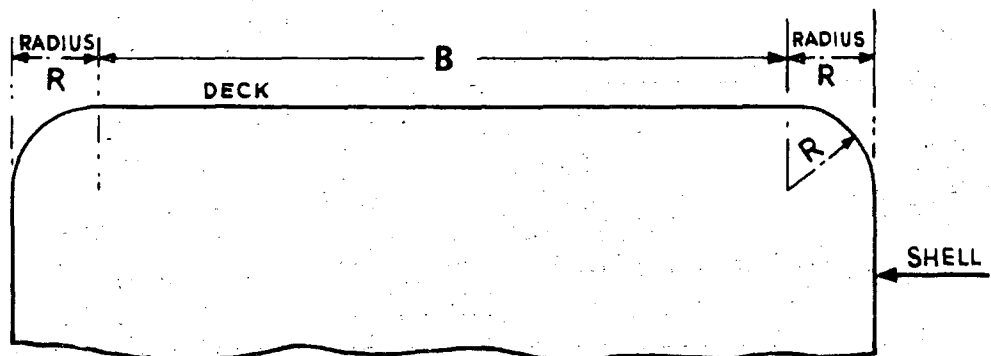


ABCD = OPENING IN THE DECK.

SPACE ABCDEFGH SHALL
BE EXCLUDED FROM
ENCLOSED SPACE.

Fig. 9

Reg. 2(5)(e)

Fig. 10SHIPS WITH ROUNDED GUNWALESFig. 11

1491 der Beilagen

13

APPENDIX 2

COEFFICIENTS K_1 AND K_2 REFERRED TO IN REGULATIONS 3 AND 4 (1)V or V_c = Volume in cubic metres

V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2
10	0.2200	45,000	0.2931	330,000	0.3104	670,000	0.3165
20	0.2260	50,000	0.2940	340,000	0.3106	680,000	0.3166
30	0.2295	55,000	0.2948	350,000	0.3109	690,000	0.3168
40	0.2320	60,000	0.2956	360,000	0.3111	700,000	0.3169
50	0.2340	65,000	0.2963	370,000	0.3114	710,000	0.3170
60	0.2356	70,000	0.2969	380,000	0.3116	720,000	0.3171
70	0.2369	75,000	0.2975	390,000	0.3118	730,000	0.3173
80	0.2381	80,000	0.2981	400,000	0.3120	740,000	0.3174
90	0.2391	85,000	0.2986	410,000	0.3123	750,000	0.3175
100	0.2400	90,000	0.2991	420,000	0.3125	760,000	0.3176
200	0.2460	95,000	0.2996	430,000	0.3127	770,000	0.3177
300	0.2495	100,000	0.3000	440,000	0.3129	780,000	0.3178
400	0.2520	110,000	0.3008	450,000	0.3131	790,000	0.3180
500	0.2540	120,000	0.3016	460,000	0.3133	800,000	0.3181
600	0.2556	130,000	0.3023	470,000	0.3134	810,000	0.3182
700	0.2569	140,000	0.3029	480,000	0.3136	820,000	0.3183
800	0.2581	150,000	0.3035	490,000	0.3138	830,000	0.3184
900	0.2591	160,000	0.3041	500,000	0.3140	840,000	0.3185
1,000	0.2600	170,000	0.3046	510,000	0.3142	850,000	0.3186
2,000	0.2660	180,000	0.3051	520,000	0.3143	860,000	0.3187
3,000	0.2695	190,000	0.3056	530,000	0.3145	870,000	0.3188
4,000	0.2720	200,000	0.3060	540,000	0.3146	880,000	0.3189
5,000	0.2740	210,000	0.3064	550,000	0.3148	890,000	0.3190
6,000	0.2756	220,000	0.3068	560,000	0.3150	900,000	0.3191
7,000	0.2769	230,000	0.3072	570,000	0.3151	910,000	0.3192
8,000	0.2781	240,000	0.3076	580,000	0.3153	920,000	0.3193
9,000	0.2791	250,000	0.3080	590,000	0.3154	930,000	0.3194
10,000	0.2800	260,000	0.3083	600,000	0.3156	940,000	0.3195
15,000	0.2935	270,000	0.3086	610,000	0.3157	950,000	0.3196
20,000	0.2860	280,000	0.3089	620,000	0.3158	960,000	0.3196
25,000	0.2880	290,000	0.3092	630,000	0.3160	970,000	0.3197
30,000	0.2895	300,000	0.3095	640,000	0.3161	980,000	0.3198
35,000	0.2909	310,000	0.3098	650,000	0.3163	990,000	0.3199
40,000	0.2920	320,000	0.3101	660,000	0.3164	1,000,000	0.3200

Coefficients K_1 or K_2 at intermediate values of V or V_c shall be obtained by linear interpolation.

14

1491 der Beilagen

ANNEX II

CERTIFICATE INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of
(full official designation of country)

for which the Convention came into force on 19..

by
(full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Date *

* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2 (8))	Breadth (Regulation 2 (3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE

NET TONNAGE

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at 19..
(place of issue of certificate) (date of issue)

.....
(signature of official issuing the certificate) and/or (seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersignet declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

.....
(Signature)

SPACES INCLUDED IN TONNAGE					
GROSS TONNAGE			NET TONNAGE		
Name of Space	Location	Length	Name of Space	Location	Length
Underdeck	—	—			
			NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4 (1)) Number of passengers in cabins with not more than 8 berths..... Number of other passengers		
EXCLUDED SPACES (Regulation 2 (5)) An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.			MOULDED DRAUGHT (Regulation 4 (2))		
Date and place of original measurement					
Date and place of last previous remeasurement					
REMARKS:					

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

Les Gouvernements contractants,

DESIREUX d'établir des principes et des règles uniformes relatifs à la détermination de la jauge des navires effectuant des voyages internationaux;

CONSIDERANT que le meilleur moyen de parvenir à cette fin est de conclure une Convention;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

ARTICLE PREMIER

Obligation générale découlant de la Convention

Les Gouvernements contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et de ses Annexes qui font partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence aux Annexes.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition contraire expresse:

- 1) le terme « règles » désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention;
- 2) le terme « Administration » désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon;
- 3) l'expression « voyage international » désigne un voyage par mer entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement. A cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Gouvernement contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct;
- 4) l'expression « jauge brute » traduit les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément aux dispositions de la présente Convention;
- 5) l'expression « jauge nette » représente la capacité d'utilisation d'un navire, déterminée conformément aux dispositions de la présente Convention;
- 6) l'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;

7) l'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf;

8) le terme « longueur » désigne une longueur égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;

9) par « Organisation », il faut entendre l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

ARTICLE 3

Champ d'application

- 1) La présente Convention s'applique aux navires suivants effectuant des voyages internationaux:
 - a) navires immatriculés dans les pays dont le gouvernement est un Gouvernement contractant;
 - b) navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente Convention est étendue en vertu de l'article 20;
 - c) navires non immatriculés battant pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant.
- 2) La présente Convention s'applique:
 - a) aux navires neufs;
 - b) aux navires existants qui subissent des transformations ou des modifications que l'Administration considère comme une modification importante de leur jauge brute;
 - c) aux navires existants, sur la demande du propriétaire;
 - d) à tous les navires existants, douze années après la date d'entrée en vigueur de la Convention. Toutefois, ces navires, à l'exclusion de ceux qui sont mentionnés aux alinéas b) et c) du présent paragraphe, garderont alors leurs anciennes jauges aux fins de l'application des dispositions pertinentes d'autres conventions internationales existantes.
- 3) Dans le cas des navires existants auxquels la présente Convention devient applicable en vertu des dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 2 du présent article, les jauges ne peuvent être déterminées conformément aux dispositions que l'Administration appliquait, avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, aux navires effectuant des voyages internationaux.

ARTICLE 4**Exceptions**

- 1) La présente Convention ne s'applique pas:
 - a) aux navires de guerre; et
 - b) aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds).
- 2) Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'applique aux navires exclusivement affectés à la navigation:
 - a) sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, à l'ouest d'une loxodromie tracée du cap des Rosiers à la pointe ouest de l'île d'Anticosti et prolongée, au nord de l'île d'Anticosti, par le méridien 63° W;
 - b) sur la mer Caspienne;
 - c) sur le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay, à l'ouest d'une loxodromie tracée de Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentine, à Punta del Este, Uruguay.

ARTICLE 5**Force majeure**

- 1) Un navire qui, au moment de son départ pour un voyage quelconque, n'est pas soumis aux dispositions de la présente Convention n'y est pas astreint en raison d'un déroutement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou s'il est dû à toute autre cause de force majeure.
- 2) Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les Gouvernements contractants doivent prendre en considération tout déroutement ou retard subi par un navire du fait du mauvais temps, ou dû à toute autre cause de force majeure.

ARTICLE 6**Détermination des jauges**

La détermination des jauges brute et nette est effectuée par l'Administration, qui peut toutefois confier cette opération à des personnes ou à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte entièrement garante de la détermination des jauges brute et nette.

ARTICLE 7**Délivrance du certificat**

- 1) Il est délivré un certificat international de jaugeage (1969) à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la présente Convention.
- 2) Ce certificat est délivré, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas,

l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

ARTICLE 8**Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement**

- 1) Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, déterminer les jauges brute et nette d'un navire et délivrer ou autoriser la délivrance au navire d'un certificat international de jaugeage (1969), conformément aux dispositions de la présente Convention.
- 2) Il est remis dès que possible, au gouvernement qui en a fait la demande, copie du certificat et des calculs faits pour déterminer les jauges.
- 3) Le certificat ainsi délivré comporte une déclaration attestant qu'il est délivré à la requête du gouvernement de l'Etat dont le navire bat ou battra pavillon; il a la même valeur et il est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 7.
- 4) Il n'est pas délivré de certificat international de jaugeage (1969) à un navire qui bat pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas un Gouvernement contractant.

ARTICLE 9**Forme du certificat**

- 1) Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.
- 2) Ce certificat doit être conforme au modèle figurant à l'Annexe II.

ARTICLE 10**Annulation du certificat**

- 1) Sous réserve des exceptions prévues dans les Règles, le certificat international de jaugeage (1969) cesse d'être valable et est annulé par l'Administration si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de capacité (passagers), le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire, ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.
- 2) Tout certificat délivré à un navire par une Administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article.

3) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant, le certificat international de jaugeage (1969) demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois, ou jusqu'à la date à laquelle l'Administration délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage (1969), si cette dernière date est plus rapprochée. Le gouvernement de l'Etat dont le navire battait précédemment pavillon adresse à l'Administration, dès que possible après le changement de nationalité, copie du certificat dont le navire était pourvu à la date du changement, ainsi que des calculs des jauges correspondants.

ARTICLE 11

Acceptation du certificat

Le certificat délivré sous la responsabilité d'un Gouvernement contractant, conformément aux dispositions de la présente Convention, est accepté par les autres Gouvernements contractants et considéré comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

ARTICLE 12

Inspection

1) Tout navire battant pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant est soumis, dans les ports relevant d'autres Gouvernements contractants, à l'inspection d'agents dûment autorisés à cet effet par lesdits Gouvernements. Cette inspection doit avoir pour seul objet de vérifier:

- a) que le navire est pourvu d'un certificat international de jaugeage (1969) en cours de validité;
- b) que les caractéristiques principales du navire correspondent aux indications portées sur le certificat.

2) Cette inspection ne doit en aucun cas entraîner le moindre retard pour le navire.

3) Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire diffèrent des indications portées sur le certificat international de jaugeage (1969), de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, le gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon en est immédiatement informé.

ARTICLE 13

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être invoqué en faveur d'un navire qui

n'est pas titulaire d'un certificat en cours de validité délivré en application de la présente Convention.

ARTICLE 14

Traités, conventions et accords antérieurs

1) Tous autres traités, conventions et accords actuellement en vigueur en matière de jaugeage entre les Gouvernements parties à la présente Convention conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

- a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- b) les navires auxquels la présente Convention s'applique, pour tout ce qui touche aux questions qu'elle n'a pas expressément réglées.

2) Toutefois, dans la mesure où ces traités, conventions ou accords sont en conflit avec les dispositions de la présente Convention, ce sont les dispositions de cette dernière qui l'emportent.

ARTICLE 15

Communication de renseignements

Les Gouvernements contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation et à déposer auprès de celle-ci:

- a) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'ils délivrent en application de la présente Convention, aux fins de communication aux autres Gouvernements contractants;
- b) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments entrés en vigueur et ayant trait aux diverses questions qui relèvent du champ d'application de la présente Convention;
- c) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche au jaugeage, aux fins de communication aux autres Gouvernements contractants.

ARTICLE 16

Signature, approbation et adhésion

1) La présente Convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter du 23 juin 1969 et restera ensuite ouverte à l'adhésion. Les gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice, peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à l'approbation;

- b) signature sous réserve d'approbation, suivie d'approbation; ou
- c) adhésion.

2) L'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument d'approbation ou d'adhésion auprès de l'Organisation, qui doit informer tous les gouvernements ayant signé la présente Convention, ou y ayant adhéré, de toute nouvelle approbation ou adhésion et de la date de dépôt de l'instrument. L'Organisation informe de même tous les gouvernements ayant déjà signé la Convention de toute signature qui serait apposée pendant le délai de six mois compté du 23 juin 1969.

ARTICLE 17

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq gouvernements d'Etats dont les flottes de commerce représentent au total 65 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale ont soit signé la Convention sans réserve quant à l'approbation, soit déposé un instrument d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16. L'Organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la présente Convention, ou qui y ont adhéré, de la date de son entrée en vigueur.

2) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci au cours de la période de vingt-quatre mois prévue au paragraphe 1 du présent article, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention ou trois mois après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion, si cette dernière date est postérieure.

3) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après la date de son entrée en vigueur, la Convention prend effet trois mois après la date de dépôt de l'instrument considéré.

4) Tout instrument d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été prises toutes les mesures nécessaires pour qu'un amendement à la présente Convention entre en vigueur, ou après la date à laquelle il est jugé, en vertu de l'article 18, paragraphe 2, alinéa b), que toutes les acceptations requises ont été recueillies dans le cas d'un amendement adopté à l'unanimité, est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la Convention.

ARTICLE 18

Amendements

1) La présente Convention peut être amendée sur la proposition d'un Gouvernement contrac-

tant, selon l'une des procédures énoncées dans le présent article.

2) Amendement par approbation unanime:

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, le texte de tout amendement qu'il propose d'apporter à la présente Convention est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants, pour examen en vue de son approbation unanime.

b) Tout amendement ainsi adopté entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par tous les Gouvernements contractants, à moins que ceux-ci ne conviennent d'une date plus rapprochée. Un Gouvernement contractant qui n'a pas notifié à l'Organisation son approbation ou son refus de l'amendement dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la date où l'Organisation le lui a communiqué, est réputé avoir approuvé ledit amendement.

3) Amendement après examen au sein de l'Organisation:

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, l'Organisation examine tout amendement à la présente Convention qui est présenté par ce gouvernement. Si cet amendement est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants six mois au moins avant qu'il ne soit examiné par l'Assemblée de l'Organisation.

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour acceptation.

c) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, l'amendement entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils ne l'acceptent pas.

d) Au moment de l'adoption d'un amendement, l'Assemblée peut proposer, à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants, y compris les deux tiers des gouvernements représentés au Comité de la sécurité maritime présents et votants à l'Assemblée, qu'il soit décidé que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant qui fait une déclaration en vertu de l'alinéa c) ci-dessus et n'approuve pas l'amendement dans un

délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente Convention. Une telle décision doit recueillir l'approbation préalable des deux tiers des Gouvernements contractants.

- e) Aucune des dispositions du présent paragraphe n'empêche le Gouvernement contractant qui a engagé au sujet d'un amendement à la présente Convention la procédure prévue dans ce paragraphe d'adopter à tout moment toute autre procédure qui lui paraîtra souhaitable en application du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 du présent article.
- 4) Amendement par une conférence:
 - a) Sur demande formulée par un Gouvernement contractant et appuyée par un tiers au moins des Gouvernements contractants, l'Organisation convoque une conférence des gouvernements pour examiner les amendements à la présente Convention.
 - b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour acceptation.
 - c) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, l'amendement entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils ne l'acceptent pas.
 - d) Au moment de l'adoption d'un amendement, une conférence convoquée en vertu de l'alinéa a) ci-dessus peut décider, à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants, que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant qui fait une déclaration en vertu de l'alinéa c) ci-dessus et n'approuve pas l'amendement dans un délai de douze mois compté de la date de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente Convention.
- 5) L'Organisation informe les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que de la date à laquelle chacun de ces amendements prend effet.
- 6) Toute acceptation ou déclaration faite en vertu du présent article donne lieu au dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation, qui en informe tous les Gouvernements contractants.

ARTICLE 19

Dénonciation

- 1) La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de ce gouvernement.
- 2) La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation, qui fait connaître cette dénonciation et en communique la date de réception à tous les autres Gouvernements contractants.
- 3) La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

ARTICLE 20

Territoires

- 1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent aussitôt que possible consulter les autorités de ce territoire ou prendre des mesures appropriées pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, déclarer par notification écrite adressée à l'Organisation que la présente Convention s'étend à ce territoire.
- b) L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou de telle autre date qui y est indiquée.
- 2) a) Les Nations Unies ou tout Gouvernement contractant qui ont fait une déclaration en vertu du paragraphe 1, alinéa a), du présent article postérieurement à l'expiration d'un délai de cinq ans compté de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, peuvent déclarer par notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.
- b) La Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans ladite notification un an après la date de sa réception par l'Organisation, ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.
- 3) L'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de toute extension de la

présente Convention à un ou des territoires en vertu du paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute cessation d'une telle extension en vertu du paragraphe 2, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cesse d'être applicable.

ARTICLE 21

Dépôt et enregistrement

1) La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation et le Secrétaire général de l'Organisation en adressera des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires ainsi qu'à tous les gouvernements qui y adhèrent.

2) Dès que la présente Convention entrera en vigueur, son texte sera transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 22

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues russe et espagnole, qui seront déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt-trois juin mil neuf cent soixante-neuf.

ANNEXE I

REGLES POUR LE CALCUL DE LA JAUGE BRUTE ET DE LA JAUGE NETTE DES NAVIRES

Règle 1

Généralités

1) La jauge d'un navire comprend la jauge brute et la jauge nette.

2) La jauge brute et la jauge nette sont calculées conformément aux dispositions des présentes règles.

3) La jauge brute et la jauge nette des nouveaux types d'engins dont les caractéristiques de construction sont telles que l'application des présentes règles serait malaisée ou conduirait à des résultats déraisonnables sont déterminées par l'Administration. Lorsqu'il en est ainsi, cette dernière communiqué les détails relatifs à la méthode utilisée à l'Organisation, qui les diffuse

à titre indicatif aux Gouvernements contractants.

Règle 2

Définition des expressions utilisées dans les Annexes

1) Pont supérieur

Le pont supérieur est le pont complet le plus élevé, exposé aux intempéries et à la mer, dont toutes les ouvertures situées dans les parties exposées aux intempéries sont pourvues de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries, et en dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans les flancs du navire sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries. Dans les cas où le pont supérieur présente des décrochements, on prend comme pont supérieur la ligne de la partie inférieure du pont exposé aux intempéries et son prolongement parallèlement à la partie supérieure de ce pont.

2) Creux sur quille

a) Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face inférieure du pont supérieur au livet. Sur les navires en bois ou de construction composite cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître-couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée à partir du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate du fond coupe les côtés de la quille.

b) Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille se mesure jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé, prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

c) Lorsque le pont supérieur présente des décrochements et que la partie surélevée de ce pont se trouve au-dessus du point où l'on doit déterminer le creux sur quille, ce dernier est mesuré jusqu'à une ligne de référence prolongeant la ligne de la partie inférieure du pont parallèlement à la partie surélevée.

3) Largeur

La largeur du navire est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

4) Espaces fermés

Les espaces fermés sont tous les espaces limités par la coque du navire, par des cloisons fixes ou mobiles, par des ponts ou des toitures d'abri, autres que des tauds fixes ou amovibles.

Aucune interruption dans un pont ni aucune ouverture dans la coque du navire, dans un pont, dans une toiture d'abri ou dans les cloisons d'un espace, pas plus que l'absence de cloisons, n'exempte un espace de l'inclusion dans les espaces fermés.

5) Espaces exclus

Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, les espaces décrits aux alinéas a) à e) du présent paragraphe sont dénommés espaces exclus et ne sont pas compris dans le volume des espaces fermés. Cependant tout espace ainsi défini qui remplit au moins l'une des trois conditions suivants doit être traité comme espace fermé:

- l'espace est muni de bauquières ou d'autres dispositifs permettant d'arrimer du fret ou des provisions;
- il existe un dispositif de fermeture des ouvertures;
- la construction laisse une possibilité quelconque de fermeture.

a) i) Les espaces situés à l'intérieur d'une construction en face d'une ouverture d'extrémité allant de pont à pont, exception faite d'un bandeau ne dépassant pas de plus de 25 millimètres (un pouce) la hauteur des barrots de pont contigus, et dont la largeur est égale ou supérieure à 90 pour cent de la largeur du pont par le travers de l'ouverture. Cette disposition doit être appliquée de manière à n'exclure des espaces fermés que l'espace compris entre l'ouverture proprement dite et une ligne parallèle à la ligne ou au fronton de l'ouverture, tracée à une distance de celle-ci égale à la moitié de la largeur du pont par le travers de l'ouverture (figure 1, appendice 1).

ii) Si, en raison d'une disposition quelconque, à l'exception de la convergence du bordé extérieur, la largeur de l'espace en question devient inférieure à 90 pour cent de la largeur du pont, on ne doit exclure du volume des espaces fermés que l'espace compris entre le plan de l'ouverture et une ligne parallèle passant par le point où la largeur de l'espace devient égale ou inférieure à 90 pour cent de la largeur du pont (figures 2, 3 et 4, appendice 1).

iii) Quand un intervalle complètement ouvert, abstraction faite des pavois ou garde-corps, sépare deux espaces quelconques dont l'un au moins peut être exclu en vertu des alinéas a) i) et/ou

ii), cette exclusion ne s'applique pas si la séparation entre les deux espaces en question est inférieure à la plus petite demi-largeur du pont au droit de ladite séparation (figures 5 et 6, appendice 1).

b) Les espaces situés sous les ponts ou toitures d'abri, ouverts à la mer et aux intempéries et n'ayant pas sur les côtés exposés d'autres liens avec le corps du navire que les supports nécessaires à leur solidité. Un garde-corps ou un pavois et un bandeau peuvent être installés, ou encore des supports sur le bordé du navire, à condition que l'ouverture entre le dessus du garde-corps ou du pavois et le bandeau n'ait pas une hauteur inférieure à 0,75 mètre (2,5 pieds), ou à un tiers de la hauteur de l'espace considéré, si cette dernière valeur est supérieure (figure 7, appendice 1).

c) Les espaces qui, dans une construction allant d'un bord à l'autre, se trouvent directement en face d'ouvertures latérales opposées ayant une hauteur au moins égale à 0,75 mètre (2,5 pieds) ou à un tiers de la hauteur de la construction, si cette dernière valeur est supérieure. S'il n'existe d'ouverture que sur un seul côté, l'espace à exclure du volume des espaces fermés est limité à l'espace intérieur compris entre l'ouverture et un maximum d'une demi-largeur de pont au droit de l'ouverture (figure 8, appendice 1).

d) Les espaces qui se trouvent immédiatement au-dessous d'une ouverture non couverte ménagée dans le pont, à condition que cette ouverture soit exposée aux intempéries et que l'espace non compris dans les espaces fermés soit limité à la surface de l'ouverture de pont (figure 9, appendice 1).

e) Les niches formées par les cloisons constituant les limites d'une construction, exposées aux intempéries et dont l'ouverture s'étend de pont à pont, sans moyen de fermeture, à condition que la largeur intérieure de la niche ne soit pas supérieure à la largeur de l'entrée et que sa profondeur à l'intérieur de la construction ne soit pas supérieure à deux fois la largeur de l'entrée (figure 10, appendice 1).

6) Passager

Un passager s'entend de toute personne autre que:

- a) le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et

b) les enfants de moins d'un an.

7) Espaces à cargaison

Les espaces à cargaison qui doivent être compris dans le calcul de la jauge nette sont les espaces fermés qui sont affectés au transport de marchandises destinées à être déchargées du navire à condition que ces espaces aient été compris dans le calcul de la jauge brute. Ces espaces à cargaison doivent être certifiés comme tels par des marques de caractère permanent, composées des lettres CC (cale à cargaison) qui doivent figurer en un endroit tel qu'elles soient aisément visibles et avoir au moins 100 millimètres (4 pouces) de hauteur.

8) Etanche aux intempéries

Un dispositif est dit étanche aux intempéries lorsque dans toutes les conditions rencontrées en mer il ne laisse pas pénétrer l'eau.

Règle 3

Jauge brute

La jauge brute (GT) d'un navire est calculée à l'aide de la formule suivante:

$$GT = K_1 V$$

où V = volume total de tous les espaces fermés du navire, exprimé en mètres cubes,

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (K_1 peut aussi être obtenu au moyen de la table donnée à l'appendice 2).

Règle 4

Jauge nette

1) La jauge nette (NT) d'un navire est calculée à l'aide de la formule

$$NT = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

dans laquelle

a) le facteur $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ ne doit pas être supérieur à 1 ;

b) le terme $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ ne doit pas être inférieur à 0,25 GT ;

c) NT ne doit pas être inférieur à 0,30 GT, et où

V_c = volume total des espaces à cargaison, exprimé en mètres cubes,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (K_2 peut aussi être obtenu au moyen de la table donnée à l'appendice 2),

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

D = creux sur quille au milieu du navire, exprimé en mètres, tel qu'il est défini par la règle 2—2),

d = tirant d'eau hors membres mesuré au milieu du navire, exprimé en mètres, tel qu'il est défini au paragraphe 2 de la présente règle,

N_1 = nombre de passagers en cabines ne contenant pas plus de 8 couchettes,

N_2 = nombre de passagers autres que ceux en cabines ne contenant pas plus de 8 couchettes,

$N_1 + N_2$ = nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après les indications figurant sur le certificat pour navires à passagers ; lorsque $N_1 + N_2$ est inférieur à 13, on considère que N_1 et N_2 sont égaux à zéro,

GT = jauge brute du navire calculée conformément aux dispositions de la règle 3.

2) Le tirant d'eau hors membres (d), dont il est question au paragraphe 1 de la présente règle, est l'un des tirants d'eau suivants:

a) pour les navires auxquels s'applique la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été (autre que les lignes de charge pour le transport de bois en pontée) assignée conformément à ladite Convention;

b) pour les navires à passagers, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge de compartimentage la plus élevée qui est assignée conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur ou, s'il y a lieu, à tout autre accord international;

c) pour les navires qui ne sont pas visés par la Convention internationale sur les lignes de charge mais auxquels est assigné un franc-bord en vertu des règlements nationaux, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été ainsi assignée;

d) pour les navires auxquels il n'est pas assigné de franc-bord mais dont le tirant d'eau est limité en application des règlements nationaux, le tirant d'eau maximal autorisé;

e) pour les autres navires, 75 pour cent du creux sur quille au milieu du navire tel qu'il est défini à la règle 2—2).

Règle 5

Modification de la jauge nette

1) Si les caractéristiques d'un navire, telles que V, V_c , d, N_1 ou N_2 définies dans les règles 3 et 4 sont modifiées et s'il en résulte une augmentation de la jauge nette déterminée en vertu de la règle 4, la jauge nette du navire correspondant

aux nouvelles caractéristiques doit être fixée et appliquée dans les meilleurs délais.

2) Un navire doté de plusieurs francs-bords aux termes des alinéas a) et b) du paragraphe 2 de la règle 4 ne se verra attribuer qu'une jauge nette unique déterminée conformément aux dispositions de la règle 4, cette jauge devant correspondre au franc-bord assigné approprié au type d'exploitation du navire.

3) Si les caractéristiques d'un navire, telles que V , V_c , d , N_1 ou 2_2 définies dans les règles 3 et 4 sont modifiées ou si le franc-bord assigné approprié dont il est question au paragraphe 2 de la présente règle est modifié à la suite d'un changement dans le type d'exploitation du navire et que cette modification entraîne la diminution de la jauge nette déterminée en vertu des dispositions de la règle 4, il n'est pas délivré de nouveau certificat international de jaugeage (1969) indiquant la nouvelle jauge ainsi obtenue, avant l'expiration d'un délai de douze mois à compter de la date à laquelle a été délivré le certificat en cours de validité; toutefois, la présente disposition n'est pas applicable:

- a) si le navire change de pavillon; ou
- b) si le navire subit des transformations ou des modifications considérées comme importants par l'Administration, telles que la suppression d'une superstructure entraînant la modification du franc-bord assigné;
- c) aux navires à passagers servant au transport d'un grand nombre de passagers

sans couchettes lors de voyages de nature particulière, tels que des pèlerinages.

Règle 6

Calcul des volumes

- 1) Tous les volumes compris dans le calcul de la jauge brute et de la jauge nette sont mesurés, quelles que soient les installations d'isolation ou autres aménagements, jusqu'à la face intérieure du bordé ou des tôles d'entourage de structure dans le cas des navires construits en métal et jusqu'à la face extérieure du bordé ou jusqu'à la face intérieure des surfaces d'entourage de structure dans le cas des navires construits en un autre matériau.
- 2) Le volume des appendices est compris dans le volume total.
- 3) Le volume dans espaces ouverts à la mer peut être exclu du volume total.

Règle 7

Mesurage et calcul

- 1) Toutes les mesures utilisées dans le calcul des volumes sont prises jusqu'au centimètre ou au 1/20 de pied le plus proche.
- 2) Les volumes sont calculés selon des méthodes universellement admises pour l'espace considéré et avec une précision jugée acceptable par l'Administration.
- 3) Le calcul sera suffisamment détaillé pour qu'il puisse être vérifié sans difficulté.

APPENDICE 1

Figures mentionnées à la règle 2, paragraphe 5)

Dans les figures ci-après: O = Espace exclu
C = Espace fermé
I = Espace à considérer comme espace fermé

Les parties hachurées doivent être comprises dans les espaces fermés.

B = Largeur du pont par le travers de l'ouverture. Pour les navires ayant une gouttière arrondie; la largeur est mesurée comme l'indique la figure 11.

Règle 2(5)(a)(i)

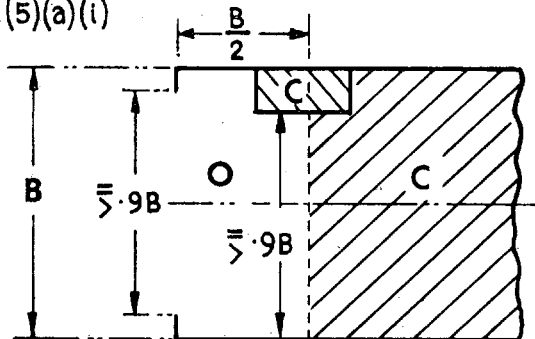


Fig. 1

Règle 2(5)(a)(ii)

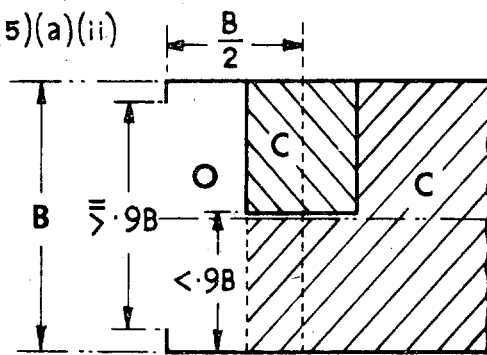


Fig. 2

Règle 2(5)(a)(ii)

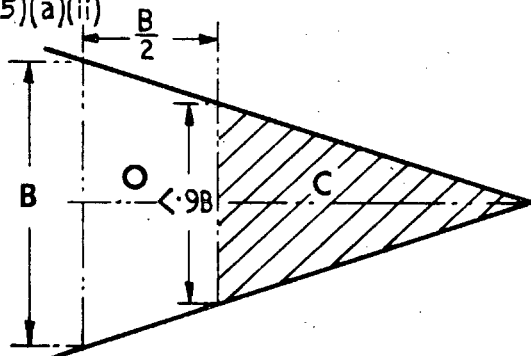


Fig. 3

Règle 2(5)(a)(ii)

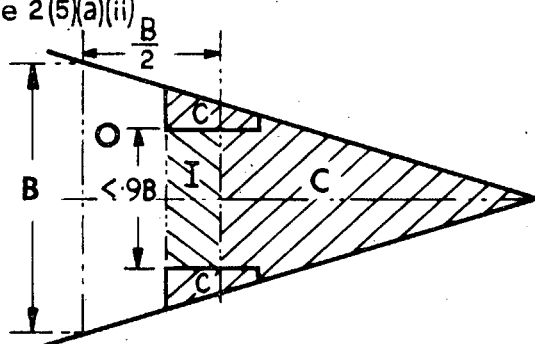


Fig. 4

Règle 2(5)(a)(iii)

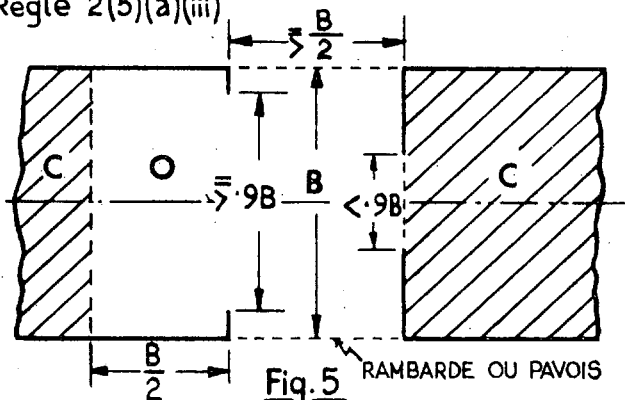


Fig. 5

Règle 2(5)(a)(iii)

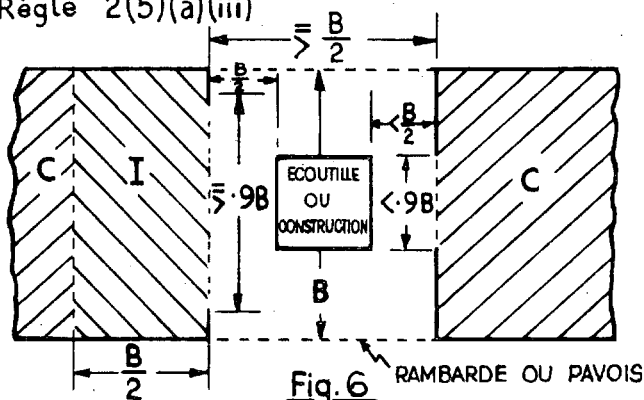
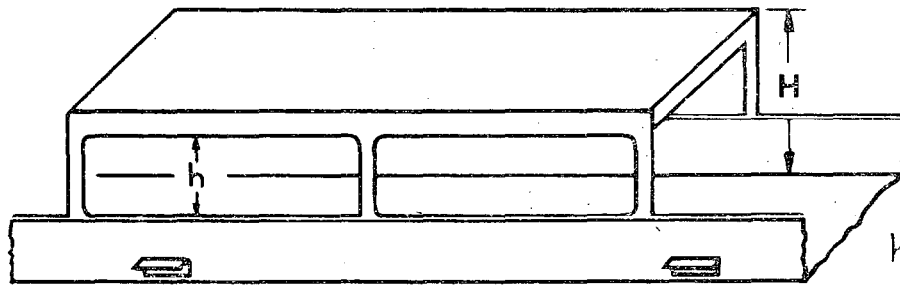


Fig. 6

26

1491 der Beilagen

Règle 2(5)(b)

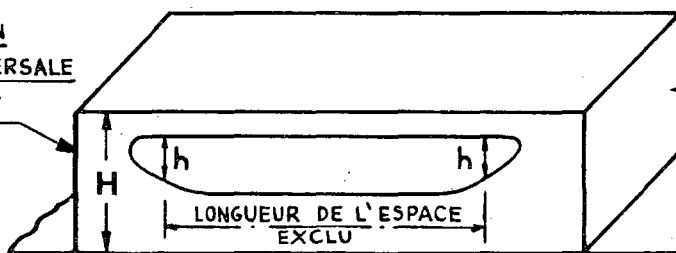


$h = \text{AU MOINS } \frac{H}{3}$
 OU 0,75 m (2.5 FEET)
 SELON CELLE QUI
 EST LA PLUS GRANDE

Fig. 7

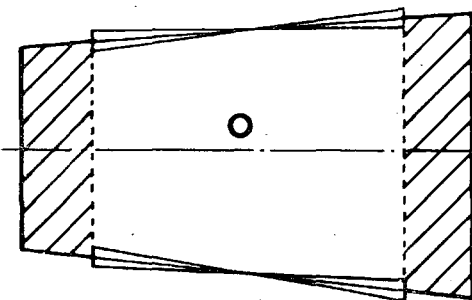
Règle 2(5)(c)

CLOISON
 TRANSVERSALE
 FERMÉE

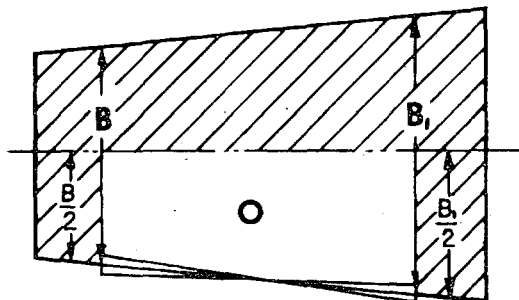


CLOISON TRANSVERSALE FERMÉE

$h = \text{AU MOINS } \frac{H}{3}$ OU 0,75 m
 (2.5 FEET) SELON CELLE QUI
 EST LA PLUS GRANDE



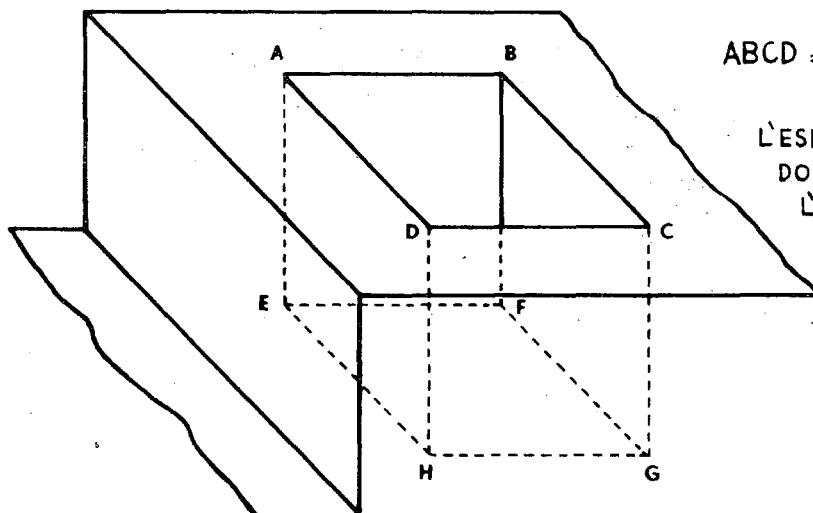
OUVERTURES LATÉRALES OPPOSÉES



OUVERTURE DANS UN CÔTÉ SEULEMENT

Fig. 8

Règle 2(5)(d)

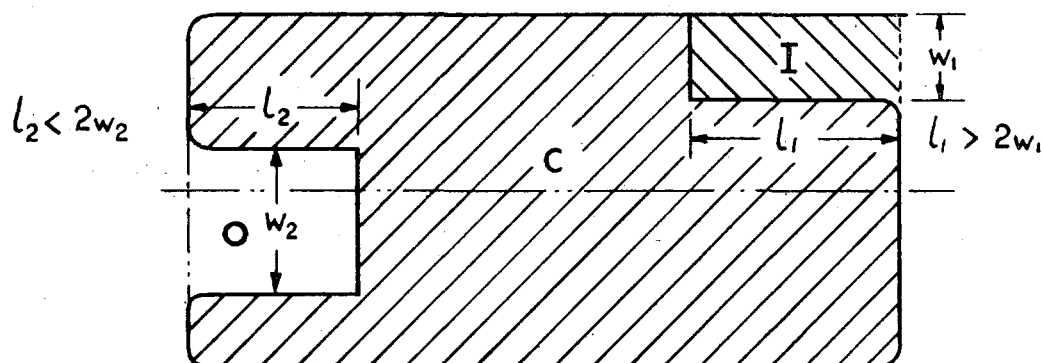
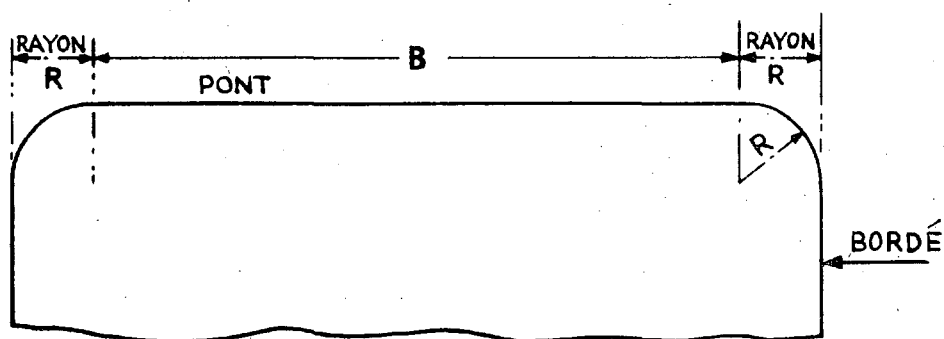


ABCD = OUVERTURE DANS
 LE PONT

L'ESPACE ABCDEFGH
 DOIT ÊTRE EXCLU DE
 L'ESPACE FERMÉ

Fig. 9

Règle 2(5)(e)

Fig. 10NAVIRE À GOUTTIÈRES ARRONDIESFig. 11

APPENDICE 2

COEFFICIENTS K_1 ET K_2 DES REGLES 3 ET 4 1)V ou V_c = Volume en mètres cubes

V ou V_c	K_1 ou K_2	V ou V_c	K_1 ou K_2	V ou V_c	K_1 ou K_2	V ou V_c	K_1 ou K_2
10	0,2200	45 000	0,2931	330 000	0,3104	670 000	0,3165
20	0,2260	50 000	0,2940	340 000	0,3106	680 000	0,3166
30	0,2295	55 000	0,2948	350 000	0,3109	690 000	0,3168
40	0,2320	60 000	0,2956	360 000	0,3111	700 000	0,3169
50	0,2340	65 000	0,2963	370 000	0,3114	710 000	0,3170
60	0,2356	70 000	0,2969	380 000	0,3116	720 000	0,3171
70	0,2369	75 000	0,2975	390 000	0,3118	730 000	0,3173
80	0,2381	80 000	0,2981	400 000	0,3120	740 000	0,3174
90	0,2391	85 000	0,2986	410 000	0,3123	750 000	0,3175
100	0,2400	90 000	0,2991	420 000	0,3125	760 000	0,3176
200	0,2460	95 000	0,2996	430 000	0,3127	770 000	0,3177
300	0,2495	100 000	0,3000	440 000	0,3129	780 000	0,3178
400	0,2520	110 000	0,3008	450 000	0,3131	790 000	0,3180
500	0,2540	120 000	0,3016	460 000	0,3133	800 000	0,3181
600	0,2556	130 000	0,3023	470 000	0,3134	810 000	0,3182
700	0,2569	140 000	0,3029	480 000	0,3136	820 000	0,3183
800	0,2581	150 000	0,3035	490 000	0,3138	830 000	0,3184
900	0,2591	160 000	0,3041	500 000	0,3140	840 000	0,3185
1 000	0,2600	170 000	0,3046	510 000	0,3142	850 000	0,3186
2 000	0,2660	180 000	0,3051	520 000	0,3143	860 000	0,3187
3 000	0,2695	190 000	0,3056	530 000	0,3145	870 000	0,3188
4 000	0,2720	200 000	0,3060	540 000	0,3146	880 000	0,3189
5 000	0,2740	210 000	0,3064	550 000	0,3148	890 000	0,3190
6 000	0,2756	220 000	0,3068	560 000	0,3150	900 000	0,3191
7 000	0,2769	230 000	0,3072	570 000	0,3151	910 000	0,3192
8 000	0,2781	240 000	0,3076	580 000	0,3153	920 000	0,3193
9 000	0,2791	250 000	0,3080	590 000	0,3154	930 000	0,3194
10 000	0,2800	260 000	0,3083	600 000	0,3156	940 000	0,3195
15 000	0,2835	270 000	0,3086	610 000	0,3157	950 000	0,3196
20 000	0,2860	280 000	0,3089	620 000	0,3158	960 000	0,3196
25 000	0,2880	290 000	0,3092	630 000	0,3160	970 000	0,3197
30 000	0,2895	300 000	0,3095	640 000	0,3161	980 000	0,3198
35 000	0,2909	310 000	0,3098	650 000	0,3163	990 000	0,3199
40 000	0,2920	320 000	0,3101	660 000	0,3164	1 000 000	0,3200

Les coefficients K_1 ou K_2 , pour les valeurs intermédiaires de V ou de V_c , sont obtenus par interpolation linéaire.

ANNEXE II

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE JAUGEAGE DES NAVIRES (1969)

(Cachet officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires,
au nom du Gouvernement de
(nom officiel complet du pays)

pour lequel la Convention est entrée en vigueur le 19..

par
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres signalétiques	Port d'attache	Date *

* Date à laquelle la quille du navire a été posée ou à laquelle le navire s'est trouve dans un état d'avancement équivalent (article 2-6) ou date à laquelle le navire a subi des transformations ou modifications importantes (article 3, 2) b)), selon qu'il convient.

DIMENSIONS PRINCIPALES

Longueur (article 2—8)	Largeur (règle 2—3)	Creux sur quille au milieu du navire jusqu'au pont supérieur (règle 2—2)

JAUGES DU NAVIRE:

JAUGE BRUTE

JAUGE NETTE

Il est certifié que les jauges du navire ont été calculées conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Délivré à Le 19..
(lieu de délivrance du certificat) (date de délivrance)

.....
(signature de l'agent qui délivre le certificat) et/ou (cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante :
Je soussigné certifie être dûment habilité par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

.....
(signature)

30

1491 der Beilagen

ESPACES INCLUS DANS LA JAUGE					
JAUGE BRUTE			JAUGE NETTE		
Nom de l'espace	Emplacement	Longueur	Nom de l'espace	Emplacement	Longueur
Sous-pont	—	—			
			NOMBRE DE PASSAGERS (Règle 4—1) Nombre de passagers en cabines ne contenant pas plus de 8 couchettes Nombre de passagers autres que ceux en cabines ne contenant pas plus de 8 couchettes		
ESPACES EXCLUS (Règle 2—5) Marquer d'un astérisque (*) les espaces cités ci-dessus qui comprennent simultanément des espaces fermés et des espaces exclus			TIRANT D'EAU HORS MEMBRES (Règle 4—2)		
Date et lieu du jaugeage initial					
Date et lieu du dernier rejaugage					
OBSERVATIONS :					

(Übersetzung)

INTERNATIONALES SCHIFFSVERMESSUNGS-ÜBEREINKOMMEN VON 1969

Die Vertragsregierungen —

VON DEM WUNSCH GELEITET, einheitliche Grundsätze und Regeln hinsichtlich der Ermittlung des Vermessungsergebnisses von Schiffen aufzustellen, die in der Auslandsfahrt eingesetzt sind,

IN DER ERWAGUNG, daß dieses Ziel am besten durch den Abschluß eines Übereinkommens erreicht werden kann —

SIND wie folgt ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Allgemeine Verpflichtung im Rahmen des Übereinkommens

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, diesem Übereinkommen und seinen Anlagen, die Bestandteil desselben sind, Wirksamkeit zu verleihen. Jede Bezugnahme auf das Übereinkommen gilt gleichzeitig als Bezugnahme auf die Anlagen.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Regeln“ bezeichnet die diesem Übereinkommen als Anlage beigefügten Regeln;
2. der Ausdruck „Verwaltung“ bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt;
3. der Ausdruck „Auslandsfahrt“ bezeichnet eine Seereise von einem Staat, auf den dieses Übereinkommen Anwendung findet, nach einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt. Hierbei gilt jedes Hoheitsgebiet, für dessen internationale Beziehungen eine Vertragsregierung verantwortlich ist oder das der Verwaltung der Vereinten Nationen untersteht, als besonderer Staat;
4. der Ausdruck „Bruttoraumzahl“ (bzw. „Bruttoraumgehalt“) bezeichnet das Maß für die in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen bzw. nach früheren Vorschriften ermittelte Gesamtgröße eines Schiffes;
5. der Ausdruck „Nettoraumzahl“ bezeichnet das Maß für die in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen ermittelte Nutzbarkeit eines Schiffes;
6. der Ausdruck „neues Schiff“ bezeichnet ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem Tag des

Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet;

7. der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist;

8. der Ausdruck „Länge“ bezeichnet 96 v. H. der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe über der Oberkante des Kiels, oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie;

9. der Ausdruck „Organisation“ bezeichnet die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrtsorganisation.

ARTIKEL 3

Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen gilt für folgende Schiffe, die in der Auslandsfahrt eingesetzt sind:

- a) Schiffe, die im Schiffsregister eines Staates eingetragen sind, dessen Regierung Vertragsregierung ist,
- b) Schiffe, die in einem Hoheitsgebiet registriert sind, auf das dieses Übereinkommen nach Artikel 20 erstreckt wird, sowie
- c) nicht registrierte Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, dessen Regierung Vertragsregierung ist.

(2) Dieses Übereinkommen gilt für

- a) neue Schiffe;
- b) vorhandene Schiffe, an denen Umbauten oder Veränderungen vorgenommen werden, die nach Ansicht der Verwaltung von wesentlichem Einfluß auf ihr geltendes Bruttovermessungsergebnis sind;
- c) vorhandene Schiffe auf Antrag des Eigners sowie
- d) alle vorhandenen Schiffe zwölf Jahre nach dem Tag, an dem das Übereinkommen in Kraft tritt; jedoch behalten diese Schiffe — abgesehen von den unter den Buchstaben b und c erwähnten — für die Anwendung der einschlägigen Vorschriften anderer in Kraft befindlicher internationaler Übereinkünfte ihr zu jenem Zeitpunkt geltendes Vermessungsergebnis bei.

(3) Das Vermessungsergebnis vorhandener Schiffe, auf die dieses Übereinkommen nach Absatz 2 Buchstabe c angewendet worden ist, darf danach nicht wieder nach den Vorschriften ermittelt werden, welche die Verwaltung vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens auf Schiffe in der Auslandsfahrt angewendet hat.

ARTIKEL 4**Ausnahmen**

- (1) Dieses Übereinkommen gilt nicht für
 - a) Kriegsschiffe sowie
 - b) Schiffe von weniger als 24 Meter (79 Fuß) Länge.
- (2) Dieses Übereinkommen gilt nicht für Schiffe, die ausschließlich auf folgenden Gewässern verkehren:
 - a) Auf den großen Seen Nordamerikas und dem Sankt-Lorenz-Strom, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine vom Kap des Rosiers zur Westspitze der Insel Anticosti verlaufende Loxodrome und auf der Nordseite dieser Insel durch den Längengrad von 63° W begrenzt wird;
 - b) auf dem Kaspischen Meer oder
 - c) auf dem Rio de la Plata, dem Parana und dem Uruguay, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine von Punta Rasa (Kap San Antonio), Argentinien, nach Punta del Este, Uruguay, verlaufende Loxodrome begrenzt wird.

ARTIKEL 5**Höhere Gewalt**

- (1) Unterliegt ein Schiff bei Antritt einer Reise nicht den Bestimmungen dieses Übereinkommens, so unterliegt es ihnen auch dann nicht, wenn es wegen Schlechtwetters oder sonstiger höherer Gewalt vom vorgesehenen Reiseweg abweicht.
- (2) Bei der Anwendung dieses Übereinkommens werden die Vertragsregierungen die durch Schlechtwetter oder sonstige höhere Gewalt verursachten Abweichungen oder Verzögerungen eines Schiffes gebührend berücksichtigen.

ARTIKEL 6**Ermittlung der Vermessungsergebnisse**

Die Ermittlung der Brutto- und Nettoraumzahlen erfolgt durch die Verwaltung, die jedoch die Ermittlung von ihr anerkannten Personen oder Stellen übertragen kann. Die betreffende Verwaltung trägt jedoch in jedem Fall die volle Verantwortung für die Ermittlung der Brutto- und Nettoraumzahlen.

ARTIKEL 7**Ausstellung von Meßbriefen**

- (1) Jedem Schiff, dessen Brutto- und Nettoraumzahlen nach Maßgabe dieses Übereinkommens ermittelt worden sind, wird ein Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) ausgestellt.
- (2) Dieser Meßbrief wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermäch-

tigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für den Meßbrief.

ARTIKEL 8**Ausstellung eines Meßbriefs durch eine andere Regierung**

- (1) Eine Vertragsregierung kann auf Ersuchen einer anderen Vertragsregierung die Brutto- und Nettoraumzahl eines Schiffes ermitteln und diesem nach Maßgabe dieses Übereinkommens einen Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) ausstellen oder ausstellen lassen.
- (2) Der das Ersuchen stellenden Regierung werden sobald wie möglich eine Abschrift des Meßbriefs sowie eine Abschrift der Berechnung des Vermessungsergebnisses übermittelt.
- (3) Ein in dieser Weise ausgestellter Meßbrief muß die Feststellung enthalten, daß er auf Ersuchen der Regierung des Staates ausgestellt wurde, dessen Flagge das Schiff jetzt oder künftig führt; er hat die gleiche Gültigkeit wie ein auf Grund des Artikels 7 ausgestellter Meßbrief und wird ebenso anerkannt.
- (4) Einem Schiff, das die Flagge eines Staates führt, dessen Regierung nicht Vertragsregierung ist, darf kein Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) ausgestellt werden.

ARTIKEL 9**Form des Meßbriefs**

- (1) Der Meßbrief wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefaßt. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so muß der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.
- (2) Die Form des Meßbriefs muß dem in Anlage II wiedergegebenen Muster entsprechen.

ARTIKEL 10**Ungültigkeitserklärung des Meßbriefs**

- (1) Abgesehen von den in den Regeln vorgesehenen Ausnahmen wird ein Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) ungültig und von der Verwaltung außer Kraft gesetzt, wenn Änderungen in der allgemeinen Anordnung, der Bauart, dem Fassungsvermögen, dem Gebrauch von Räumen, der im Fahrgastschiffs-Zeugnis angegebenen zulässigen Gesamtzahl der Fahrgäste, dem erteilten Freibord oder dem zulässigen Tiefgang des Schiffes vorgenommen worden sind, die eine Vergrößerung der Brutto- oder Nettoraumzahl erfordern.
- (2) Abgesehen von den Vorschriften des Absatzes 3 wird der einem Schiff von einer Verwaltung ausgestellte Meßbrief ungültig, sobald dieses Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt.

(3) Wechselt ein Schiff zur Flagge eines anderen Staates über, dessen Regierung Vertragsregierung ist, so behält der Internationale Schiffsmeßbrief (1969) seine Gültigkeit für einen Zeitraum von höchstens drei Monaten oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Verwaltung einen neuen Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) als Ersatz ausstellt, wenn dies vor Ablauf der drei Monate geschieht. Die Vertragsregierung des Staates, dessen Flagge das Schiff bis dahin geführt hat, übersendet der Verwaltung nach dem Wechsel sobald wie möglich eine Abschrift des Meßbriefs, der sich zum Zeitpunkt des Wechsels an Bord befindet, sowie eine Abschrift der Berechnung des entsprechenden Vermessungsergebnisses.

ARTIKEL 11

Anerkennung der Meßbriefe

Meßbriefe, die im Namen einer Vertragsregierung nach diesem Übereinkommen ausgestellt sind, werden von den anderen Vertragsregierungen anerkannt; sie messen ihnen für alle in dem Übereinkommen berücksichtigten Zwecke die gleiche Gültigkeit bei wie den von ihnen selbst ausgestellten Meßbriefen.

ARTIKEL 12

Überprüfung

(1) Ein Schiff, das die Flagge eines Staates führt, dessen Regierung Vertragsregierung ist, unterliegt in den Häfen anderer Vertragsregierungen der Überprüfung durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Regierungen. Diese Überprüfung ist auf die Feststellung zu beschränken,

- a) daß das Schiff mit einem gültigen Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) versehen ist,
- b) daß die Hauptmerkmale des Schiffes den Angaben im Meßbrief entsprechen.

(2) Die Durchführung dieser Überprüfung darf keinen Zeitverlust für das Schiff verursachen.

(3) Wird bei der Überprüfung festgestellt, daß die Hauptmerkmale des Schiffes von den im Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) eingetragenen so abweichen, daß sich eine größere Brutto- oder Nettoraumzahl ergeben würde, so ist die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, unverzüglich zu unterrichten.

ARTIKEL 13

Vergünstigungen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Vergünstigungen können für ein Schiff nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es einen nach Maßgabe des Übereinkommens ausgestellten gültigen Meßbrief besitzt.

ARTIKEL 14

Frühere Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen

(1) Alle anderen Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen über Vermessungsfragen, die gegenwärtig zwischen den an diesem Übereinkommen beteiligten Regierungen in Kraft sind, bleiben während ihrer jeweiligen Geltungsdauer unbeschränkt wirksam in Bezug auf

- a) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen nicht angewendet wird,
- b) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen angewendet wird, soweit es sich um darin nicht ausdrücklich geregelte Angelegenheiten handelt.

(2) Soweit jedoch solche Verträge, Übereinkommen oder Vereinbarungen zu den Vorschriften dieses Übereinkommens im Widerspruch stehen, sind die letzteren maßgebend.

ARTIKEL 15

Übermittlung von Unterlagen

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, der Organisation folgende Unterlagen zu übermitteln und bei ihr zu hinterlegen:

- a) eine ausreichende Anzahl von Mustern der von ihnen nach Maßgabe dieses Übereinkommens ausgestellten Meßbriefe zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen,
- b) den Wortlaut der Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften, die auf den verschiedenen durch dieses Übereinkommen betroffenen Gebieten erlassen worden sind, sowie
- c) eine Liste der nichtstaatlichen Stellen, die befugt sind, in ihrem Namen in Vermessungsfragen tätig zu werden, zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen.

ARTIKEL 16

Unterzeichnung, Annahme und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt sechs Monate, vom 23. Juni 1969 an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Die Regierungen der Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Annahme oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Annahme- oder Beitrittsurkunde bei der Organisation. Die Organisation teilt allen Regierungen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, jede neue Annahme und jeden neuen Beitritt sowie den Zeitpunkt der Hinterlegung der betreffenden Urkunde mit. Die Organisation teilt außerdem allen Regierungen, die das Übereinkommen bereits unterzeichnet haben, jede Unterzeichnung mit, die innerhalb von sechs Monaten nach dem 23. Juni 1969 erfolgt.

ARTIKEL 17

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt 24 Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens 25 Regierungen von Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 65 v. H. des Bruttoreumgehalts aller Handelsschiffe der Welt ausmachen, es nach Artikel 16 ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder Annahme- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Die Organisation teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, den Zeitpunkt seines Inkrafttretens mit.

(2) Für Regierungen, die während der in Absatz (1) genannten 24 Monate eine Annahme- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, wird die Annahme oder der Beitritt mit Inkrafttreten des Übereinkommens oder drei Monate nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Annahme- oder Beitrittsurkunde wirksam, je nachdem welcher Zeitpunkt später liegt.

(3) Für Regierungen, die nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens eine Annahme- oder Beitrittsurkunde zu demselben hinterlegt haben, tritt es drei Monate nach Hinterlegung der betreffenden Urkunde in Kraft.

(4) Nach dem Zeitpunkt, zu dem alle Maßnahmen getroffen worden sind, um eine Änderung dieses Übereinkommens in Kraft treten zu lassen, oder zu dem bei einstimmig angenommenen Änderungen alle notwendigen Annahmen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe b als erfolgt gelten, gilt jede hinterlegte Annahme- oder Beitrittsurkunde für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

ARTIKEL 18

Änderungen

(1) Dieses Übereinkommen kann auf Vorschlag einer Vertragsregierung durch eines der in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Änderung durch einstimmige Annahme:

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung teilt die Organisation eine von der betreffenden

Regierung vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens allen Vertragsregierungen zur Prüfung zwecks einstimmiger Annahme mit.

b) Eine solche Änderung tritt zwölf Monate nach ihrer Annahme durch alle Vertragsregierungen in Kraft, sofern nicht ein früherer Zeitpunkt vereinbart wird. Hat eine Vertragsregierung die Organisation binnen 24 Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem diese der Vertragsregierung die Änderung erstmalig mitgeteilt hat, nicht von der Annahme oder Ablehnung derselben unterrichtet, so wird unterstellt, daß die betreffende Regierung die Änderung angenommen hat.

(3) Änderung nach Prüfung durch die Organisation:

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens von der Organisation geprüft. Nimmt der Schiffssicherheitsausschuß der Organisation die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder an, so wird die Änderung allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsregierungen mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt mitgeteilt, zu dem sie von der Versammlung der Organisation geprüft wird.

b) Eine Änderung, welche die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, daß sie dieselbe nicht annehmen.

d) Bei der Annahme einer Änderung kann die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder unter Einschuß von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuß vertretenen und in der Versammlung anwesenden und abstimmenden Regierungen eine Feststellung vorschlagen, daß angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe c abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet. Diese Feststellung bedarf der vorherigen Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen.

e) Dieser Absatz schließt nicht aus, daß eine Vertragsregierung, die hinsichtlich einer An-

derung des Übereinkommens zunächst ein Verfahren nach diesem Absatz vorgeschlagen hat, jederzeit ein anderes Verfahren nach Absatz 2 oder 4 anwendet, das sie für wünschenswert hält.

(4) Änderung durch eine Konferenz:

- a) Auf Antrag einer Vertragsregierung, der von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen unterstützt wird, beruft die Organisation eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens ein.
- b) Jede Änderung, welche die Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.
- c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, daß sie dieselbe nicht annehmen.
- d) Bei der Annahme einer Änderung kann eine nach Buchstabe a einberufene Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder feststellen, daß angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe c abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

(5) Die Organisation teilt allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels in Kraft tretende Änderung sowie den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit.

(6) Jede Annahme oder Erklärung auf Grund dieses Artikels erfolgt durch die Hinterlegung einer Urkunde bei der Organisation; diese notifiziert allen Vertragsregierungen den Eingang der Annahme oder Erklärung.

ARTIKEL 19

Kündigung

- (1) Jede Vertragsregierung kann dieses Übereinkommen nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.
- (2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde bei der Organisation; diese teilt allen anderen Vertragsregierungen den Eingang jeder Kündigung sowie den Tag ihres Eingangs mit.

(3) Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Kündigungsurkunde der Organisation zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren, in der Urkunde bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

ARTIKEL 20

Hoheitsgebiete

- (1) a) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet sobald wie möglich in Konsultationen ein oder ergreifen sonstige angemessene Maßnahmen mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, daß das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.
- b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.
- (2) a) Die Vereinten Nationen oder eine Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Absatz 1 Buchstabe a abgegeben haben, können jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt wurde, durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, daß das Übereinkommen auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet nicht mehr erstreckt wird.
- b) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach einem längeren, in der Notifikation angegebenen Zeitabschnitt nicht mehr auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet erstreckt.
- (3) Die Organisation setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäß Absatz 1 sowie von der Beendigung einer solchen Erstreckung gemäß Absatz 2 in Kenntnis; hierbei gibt sie jeweils den Zeitpunkt an, zu dem die Erstreckung beginnt oder endet.

ARTIKEL 21

Hinterlegung und Registrierung

- (1) Dieses Übereinkommen wird bei der Organisation hinterlegt; der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Unterzeichnerregierungen und allen Regierungen, die diesem Übereinkommen beitreten, beglaubigte Abschriften.

(2) Der Generalsekretär der Organisation übermittelt den Wortlaut dieses Übereinkommens sogleich nach seinem Inkrafttreten dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

ARTIKEL 22

Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen werden in russischer und spanischer Sprache angefertigt und mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu London am 23. Juni 1969.

ANLAGE I

REGELN FÜR DIE ERMITTLUNG DER BRUTTO- UND NETTORAUMZAHLEN VON SCHIFFEN

Regel 1

Allgemeines

- (1) Das Vermessungsergebnis eines Schiffes besteht aus der Bruttoreaumzahl und der Netto-
raumzahl.
- (2) Die Bruttoreumzahl und die Netto-
raumzahl werden nach diesen Regeln ermittelt.
- (3) Wäre die Anwendung dieser Regeln bei neuartigen Schiffstypen in Anbetracht ihrer Konstruktionsmerkmale unvernünftig oder unausführbar, so werden die Brutto- und die Netto-
raumzahl nach Anweisung der Verwaltung ermittelt. Wird das Vermessungsergebnis auf diese Weise ermittelt, so teilt die Verwaltung der Organisation zwecks Unterrichtung der Vertragsregierungen Einzelheiten des hierbei angewendeten Verfahrens mit.

Regel 2

Begriffsbestimmung der in den Anlagen verwendeten Ausdrücke

(1) Oberdeck

Das Oberdeck ist das oberste dem Wetter und der See ausgesetzte durchlaufende Deck, das für alle Öffnungen in seinem freiliegenden Teil feste wetterdichte Verschlussvorrichtungen aufweist und unterhalb dessen alle Öffnungen in den Schiffsseiten mit festen wasserdichten Verschlussvorrichtungen versehen sind. Bei Schiffen mit Stufen im Oberdeck gelten die niedrigste Linie des freiliegenden Decks und ihre Verlängerung parallel zum oberen Teil des Decks als Oberdeck.

(2) Seitenhöhe

- a) Die Seitenhöhe ist der senkrechte Abstand, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Unterkante des Oberdecks an der Bordseite. Bei Holz- und Kompositsschiffen wird der Abstand von der Unterkante der Kielsponung ab gemessen. Bei hohlem Verlauf der Schiffsform im unteren Teil des Hauptspants oder bei verstärkten Kielgängen wird der Abstand von dem Punkt aus gemessen, an dem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.
- b) Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang wird die Seitenhöhe bis zum gedachten Schnittpunkt der Deckslinie mit der Außenhautbeplattung gemessen, die so verlängert werden, als sei der Schergang eckig.
- c) Weist das Oberdeck eine Stufe auf und erstreckt sich der erhöhte Teil des Decks über den Punkt hinaus, an dem die Seitenhöhe gemessen werden soll, so wird die Seitenhöhe bis zu einer Fluchtlinie des niedrigeren Teiles des Decks gemessen, die parallel zu dem erhöhten Teil verläuft.

(3) Breite

Die Breite ist die größte Breite des Schiffes; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Schiffen mit Metallaußenhaut bis zur Mallkante der Spanten und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen bis zur Außenkante des Schiffskörpers.

(4) Geschlossene Räume

Geschlossene Räume sind alle Räume, die von der Außenhaut, von festen oder versetzbaren Zwischenwänden oder Schotten, von Decks oder Abdeckungen — ausgenommen feste oder lose Planen — begrenzt werden. Ein Absatz im Deck oder eine Öffnung in der Außenhaut, im Deck oder in der Abdeckung, in den Trennwänden oder Endschotten eines Raumes schließt ebenso wenig wie das Fehlen einer Trennwand oder eines Schotts aus, daß dieser Raum als ein geschlossener behandelt wird.

(5) Ausgesonderte Räume

Ungeachtet des Absatzes 4 werden die unter den Buchstaben a bis e aufgeführten Räume als ausgesonderte Räume bezeichnet und nicht in den Inhalt der geschlossenen Räume eingerechnet; sie sind jedoch als geschlossene Räume zu behandeln, wenn sie zumindest eine der drei nachfolgenden Bedingungen erfüllen:

- der Raum ist mit Brettern oder anderen Vorrichtungen zur Sicherung von Ladung oder Vorräten versehen;
- die Öffnungen sind mit Verschlussvorrichtungen versehen;
- die Bauart bietet Möglichkeiten für das Dichtsetzen dieser Öffnungen.

- a) i) Ein Raum, der sich innerhalb eines Aufbaus an eine Öffnung im Endschoth anschließt, die von Deck zu Deck reicht und nur mit einer Seitenplatte versehen ist, deren Höhe die der anschließenden Decksbalken um nicht mehr als 25 mm (1 Zoll) überschreitet, wobei die Breite der Öffnung mindestens 90 v. H. der Decksbreite im Bereich der Öffnung betragen muß. Nach dieser Vorschrift wird nur der Raum nicht in den Inhalt der geschlossenen Räume eingerechnet, der zwischen der tatsächlichen Öffnung im Endschoth und einer Linie liegt, die in einem Abstand von der halben Decksbreite im Bereich der Öffnung parallel zum Verlauf der Öffnung gezogen wird (s. Anhang 1 Bild 1).
- ii) Wird die Breite durch andere bauliche Anordnungen als das Zusammenlaufen der Außenhaut auf weniger als 90 v. H. der Decksbreite eingeengt, so wird nur der Raum nicht in den Inhalt der geschlossenen Räume eingerechnet, der zwischen dem Verlauf der Öffnung und einer Linie liegt, die parallel hierzu durch den Punkt gezogen wird, wo die Breite querschiffs auf 90 v. H. der Decksbreite oder weniger eingeschränkt wird (s. Anhang 1 Bilder 2, 3 und 4).
- iii) Sind zwei Räume, von denen einer oder beide nach Buchstabe a Ziffern i und/oder ii ausgesondert werden können, durch einen Zwischenraum getrennt, der — abgesehen von einem Schanzkleid oder einer Reling — vollständig offen ist, so darf eine Aussonderung nicht vorgenommen werden, wenn der Abstand zwischen den beiden Räumen kleiner ist als die Hälfte der kleinsten Decksbreite im Bereich des Zwischenraums (s. Anhang 1 Bilder 5 und 6);
- b) ein Raum unter einem darüberliegenden, gegen See und Wetter offenen Deck, das an den Außenseiten keine andere Verbindung mit dem Schiffskörper hat als die erforderlichen Stützen. In einem solchen Raum dürfen eine Reling oder ein Schanzkleid sowie eine Seitenplatte und auch seitliche Stützen unter der Voraussetzung angebracht werden, daß der Abstand von der Oberkante der Reling oder des Schanzkleides bis zur Seitenplatte mindestens ein Drittel der Höhe des Raumes, jedoch nicht weniger als 0,75 m (2,5 Fuß) beträgt (s. Anhang 1 Bild 7);
- c) ein Raum in einem Aufbau von ganzer Schiffsbreite zwischen zwei gegenüberliegenden Seitenöffnungen, deren Höhe mindestens ein Drittel der Höhe des Aufbaus, jedoch nicht weniger als 0,75 m (2,5 Fuß) beträgt. Ist eine Öffnung in einem solchen Aufbau nur an einer Seite vorhanden, so wird der Raum, der nicht in den Inhalt der geschlossenen Räume eingerechnet wird, auf die halbe Decksbreite im Bereich der Öffnung beschränkt (s. Anhang 1 Bild 8);
- d) ein Raum in einem Aufbau unmittelbar unter einer freien Öffnung im darüberliegenden Deck unter der Voraussetzung, daß diese Öffnung dem Wetter ausgesetzt ist und der nicht in den Inhalt der geschlossenen Räume eingerechnete Raum auf die Fläche der Öffnung beschränkt wird (s. Anhang 1 Bild 9);
- e) eine Nische im Endschoth eines Aufbaus, die dem Wetter ausgesetzt ist, von Deck zu Deck reicht und keine Verschlussmittel hat, unter der Voraussetzung, daß die innere Breite nicht mehr als das Doppelte der Eingangsbreite in den Aufbau hineinreicht (s. Anhang 1 Bild 10).
- (6) **Fahrgast**
Ein Fahrgast ist jede Person außer
- a) dem Kapitän und den Mitgliedern der Besatzung oder anderen Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, sowie
- b) Kinder unter einem Jahr.
- (7) **Laderäume**
Bei der Berechnung der Nettoraumzahl zu erfassende Laderäume sind alle für die Beförderung von Nutzladung bestimmten geschlossenen Räume, soweit sie bei der Berechnung der Bruttoraumzahl erfaßt worden sind. Diese Laderäume sind durch eine dauerhafte Markierung mit den Buchstaben C C (cargo compartment) zu kennzeichnen, die gut sichtbar angebracht und mindestens 100 mm (4 Zoll) hoch sein müssen.
- (8) **Wetterdicht**
Wetterdicht bedeutet, daß unter allen vorkommenden Seeverhältnissen kein Wasser in das Schiff eindringt.
- Regel 3**
- Bruttoraumzahl**
- Die Bruttoraumzahl (BRZ) eines Schiffes wird nach der Formel
- $$BRZ = K_1 \times V$$
- ermittelt; hierin bedeuten
- V = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts aller geschlossenen Räume,

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (oder entsprechend dem Tabellenwert in Anhang 2).

Regel 4

Nettoraumzahl

(1) Die Nettoraumzahl (NRZ) eines Schiffes wird nach der Formel

$$NRZ = K_2 V_c \left(\frac{4 T}{3 H} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right)$$

ermittelt; hierin dürfen

a) der Faktor $\left(\frac{4 T}{3 H} \right)^2$ niemals größer als ein,

b) der Ausdruck $K_2 V_c \left(\frac{4 T}{3 H} \right)^2$ niemals kleiner als 0,25 BRZ und

c) NRZ niemals kleiner als 0,30 BRZ sein;

in der Formel bedeuten

V_c = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts aller Laderäume,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (oder entsprechend dem Tabellenwert in Anhang 2),

$$K_3 = 1,25 \frac{BRZ + 10\,500}{10\,000},$$

H = Seitenhöhe mittschiffs in Meter gemäß Regel 2 Absatz 2,

T = Tiefgang mittschiffs in Meter gemäß Absatz 2 der vorliegenden Regel,

N_1 = Anzahl der Fahrgäste in Kabinen mit nicht mehr als 8 Betten,

N_2 = Anzahl der sonstigen Fahrgäste,

$N_1 + N_2$ = Gesamtzahl der nach dem Fahrgastzeugnis zulässigen Fahrgäste; falls die Summe von N_1 und N_2 kleiner als 13 ist, bleibt sie unberücksichtigt,

BRZ = Bruttoraumzahl des Schiffes gemäß Regel 3.

(2) Als Tiefgang (T) im Sinne des Absatzes 1 gilt

a) für Schiffe, die dem in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommen unterliegen, der Tiefgang, der dem nach jenem Übereinkommen erteilten Sommerfreibord (ohne Berücksichtigung eines Holzfreibords) entspricht;

b) für Fahrgastschiffe der Tiefgang, der der nach dem in Kraft befindlichen Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See oder einer anderen anwendbaren Internationalen Übereinkunft erteilten obersten Schottenladelinie entspricht;

c) für Schiffe, die dem Internationalen Freibord-Übereinkommen nicht unterliegen, denen jedoch ein Freibord nach innerstaatlichen Vorschriften erteilt wird, der Tief-

gang, der dem hiernach erteilten Sommerfreibord entspricht;

d) für Schiffe, denen kein Freibord erteilt wird, deren Tiefgang jedoch nach innerstaatlichen Vorschriften eingeschränkt wird, der höchstzulässige Tiefgang und

e) für alle sonstigen Schiffe 75 v. H. der Seitenhöhe mittschiffs gemäß Regel 2 Absatz 2.

Regel 5

Änderung der Nettoraumzahl

(1) Wenn die in den Regeln 3 und 4 bestimmten Merkmale eines Schiffes, wie z. B. V , V_c , T , N_1 oder N_2 verändert werden und diese Änderung zu einem Anwachsen der nach Regel 4 ermittelten Nettoraumzahl führt, ist diese unverzüglich den neuen Merkmalen entsprechend zu ermitteln und anzuwenden.

(2) Schiffe, denen sowohl ein Freibord nach Buchstabe a als auch nach Buchstabe b der Regel 4 Absatz 2 erteilt worden ist, erhalten nur eine nach jener Regel ermittelte Nettoraumzahl, und zwar die, die dem für den jeweiligen Einsatz des Schiffes erteilten Freibord entspricht.

(3) Wenn die in den Regeln 3 und 4 bestimmten Merkmale eines Schiffes, wie z. B. V , V_c , T , N_1 oder N_2 verändert werden oder wenn der in Absatz 2 erwähnte Freibord bei einem Wechsel des Einsatzes des Schiffes verändert wird und eine solche Änderung zu einer Verminderung der nach Regel 4 ermittelten Nettoraumzahl führt, darf ein neuer Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) mit dieser kleineren Nettoraumzahl erst nach Ablauf von zwölf Monaten nach Ausstellung des bis dahin geltenden Meßbriefs ausgestellt werden. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht,

a) wenn das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt,

b) wenn das Schiff Umbauten oder Veränderungen unterzogen wird, die nach Ansicht der Verwaltung von größerer Bedeutung sind, wie es z. B. bei der Entfernung eines Aufbaues der Fall ist, die eine Änderung des erteilten Freibords erfordert und

c) für Fahrgastschiffe, die in einem besonderen Verkehr, wie z. B. der Pilgerfahrt, eine große Zahl von Decksfahrgästen befördern.

Regel 6

Berechnung der Rauminhalte

(1) Der Inhalt aller bei der Berechnung der Brutto- und Nettoraumzahlen erfaßten Räume wird ohne Berücksichtigung von Isolationen und dergleichen bei Schiffen aus Metall bis zur Innenseite der Außenhaut oder baulicher Trennflächen und bei Schiffen aus anderem Werkstoff bis zur Außenseite der Außenhaut und der Innenseite baulicher Trennflächen gemessen.

(2) Der Inhalt von Anhängen wird dem Gesamteinhalt hinzugerechnet.

(3) Der Inhalt von zur See hin offenen Räumen braucht dem Gesamteinhalt nicht hinzugerechnet zu werden.

Regel 7

Maße und Berechnungen

(1) Alle für die Berechnung der Rauminhalte

verwendeten Maße werden auf den Zentimeter oder ein Zwanzigstel Fuß gerundet.

(2) Die Inhalte sind nach Verfahren zu berechnen, die für die jeweiligen Räume allgemein anerkannt sind und deren Genauigkeit den Anforderungen der Verwaltung genügt.

(3) Die Berechnungen müssen so viele Einheiten enthalten, daß sie leicht nachgeprüft werden können.

ANHANG 1

Bilder, auf die in Regel 2 Absatz 5 Bezug genommen wird

In den folgenden Bildern bedeutet

O = ausgesonderte Räume;

C = geschlossene Räume;

I = Räume, die als geschlossene Räume zu behandeln sind.

Schraffierte Teile sind in den Inhalt der geschlossenen Räume einzurechnen.

B = Decksbreite im Bereich der Öffnung.

Bei Schiffen mit gerundetem Schergang ist die Breite wie in Bild 11 dargestellt zu messen.

Bild 5 und 6:

Open rails or bulwark = offene Reling oder offenes Schanzkleid.

Bild 6:

Hatch or erection = Luke oder Aufbau.

Bild 7 und 8:

$h = \text{at least } \dots = h \geq \frac{H}{3}$; jedoch mindestens 0,75 m (2,5 Fuß).

Bild 8:

thwartship closed = querschiffs geschlossen,

length of excluded space = Länge des ausgesonderten Raumes,

opposite side openings = gegenüberliegende Seitenöffnungen,

opening on one side only = Öffnung nur an einer Seite.

Bild 9:

ABCD = Öffnung im Deck,

Space ABCDEFGH = Raum ABCDEFGH wird nicht in den Inhalt der geschlossenen Räume eingerechnet.

Bild 11:

Schiff mit gerundetem Schergang

radius = Radius

deck = Deck

shell = Außenhaut

40

1491 der Beilagen

ANHANG 2

IN REGEL 3 UND 4 ABSATZ 1 AUFGEFÜHRTE BEIWERTE K_1 UND K_2 ,V oder V_c = Inhalt in Kubikmeter.

V oder V_c	K_1 oder K_2	V oder V_c	K_1 oder K_2	V oder V_c	K_1 oder K_2	V oder V_c	K_1 oder K_2
10	0.2200	45,000	0.2931	330,000	0.3104	670,000	0.3165
20	0.2260	50,000	0.2940	340,000	0.3106	680,000	0.3166
30	0.2295	55,000	0.2948	350,000	0.3109	690,000	0.3168
40	0.2320	60,000	0.2956	360,000	0.3111	700,000	0.3169
50	0.2340	65,000	0.2963	370,000	0.3114	710,000	0.3170
60	0.2356	70,000	0.2969	380,000	0.3116	720,000	0.3171
70	0.2369	75,000	0.2975	390,000	0.3118	730,000	0.3173
80	0.2381	80,000	0.2981	400,000	0.3120	740,000	0.3174
90	0.2391	85,000	0.2986	410,000	0.3123	750,000	0.3175
100	0.2400	90,000	0.2991	420,000	0.3125	760,000	0.3176
200	0.2460	95,000	0.2996	430,000	0.3127	770,000	0.3177
300	0.2495	100,000	0.3000	440,000	0.3129	780,000	0.3178
400	0.2520	110,000	0.3008	450,000	0.3131	790,000	0.3180
500	0.2540	120,000	0.3016	460,000	0.3133	800,000	0.3181
600	0.2556	130,000	0.3023	470,000	0.3134	810,000	0.3182
700	0.2569	140,000	0.3029	480,000	0.3136	820,000	0.3183
800	0.2581	150,000	0.3035	490,000	0.3138	830,000	0.3184
900	0.2591	160,000	0.3041	500,000	0.3140	840,000	0.3185
1,000	0.2600	170,000	0.3046	510,000	0.3142	850,000	0.3186
2,000	0.2660	180,000	0.3051	520,000	0.3143	860,000	0.3187
3,000	0.2695	190,000	0.3056	530,000	0.3145	870,000	0.3188
4,000	0.2720	200,000	0.3060	540,000	0.3146	880,000	0.3189
5,000	0.2740	210,000	0.3064	550,000	0.3148	890,000	0.3190
6,000	0.2756	220,000	0.3068	560,000	0.3150	900,000	0.3191
7,000	0.2769	230,000	0.3072	570,000	0.3151	910,000	0.3192
8,000	0.2781	240,000	0.3076	580,000	0.3153	920,000	0.3193
9,000	0.2791	250,000	0.3080	590,000	0.3154	930,000	0.3194
10,000	0.2800	260,000	0.3083	600,000	0.3156	940,000	0.3195
15,000	0.2935	270,000	0.3086	610,000	0.3157	950,000	0.3196
20,000	0.2860	280,000	0.3089	620,000	0.3158	960,000	0.3196
25,000	0.2880	290,000	0.3092	630,000	0.3160	970,000	0.3197
30,000	0.2895	300,000	0.3095	640,000	0.3161	980,000	0.3198
35,000	0.2909	310,000	0.3098	650,000	0.3163	990,000	0.3199
40,000	0.2920	320,000	0.3101	660,000	0.3164	1,000,000	0.3200

Für Zwischenwerte von V oder V_c sind die Beiwerte K_1 oder K_2 durch lineare Interpolation zu ermitteln.

ANLAGE II

INTERNATIONALER SCHIFFSMESSBRIEF (1969)

(Dienstsiegel)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969
im Namen der Regierung
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

für das Übereinkommen am 19...
in Kraft getreten ist, durch
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach den Vorschriften des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 anerkannten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Datum *)

*) Einzutragen ist entweder der Tag, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand (Artikel 2 Nr. 6), oder der Zeitpunkt, zu dem größere Umbauten oder Veränderungen an dem Schiff vorgenommen wurden (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b).

HAUPTABMESSUNGEN

Länge (Artikel 2 Nr. 8)	Breite (Regel 2 Absatz 3)	Seitenhöhe mittschiffs bis zum Oberdeck (Regel 2 Absatz 2)

DAS VERMESSUNGSERGEBNIS DES SCHIFFES HAT FOLGENDE WERTE:

BRUTTORAUMZAHL

NETTORAUMZAHL

Hiemit wird bescheinigt, daß das Vermessungsergebnis dieses Schiffes nach Maßgabe des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 ermittelt wurde.

Ausgestellt in 19..
(Ausstellungsort) (Ausstellungsdatum)

.....
(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten) und/oder
(Siegel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:
Der Unterzeichnete erklärt, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Meßbriefes ordnungsgemäß ermächtigt worden ist.
.....
(Unterschrift)

42

1491 der Beilagen

(Rückseite)

IM VERMESSUNGSERGEBNIS ENTHALTENE RÄUME					
BRUTTORAUMZAHL			NETTORAUMZAHL		
Bezeichnung des Raumes	Lage	Länge	Bezeichnung des Raumes	Lage	Länge
Unterdeck	—	—			
			ANZAHL DER FAHRGÄSTE (Regel 4 Abs. 1) Anzahl der Fahrgäste in Kabinen mit nicht mehr als 8 Betten Anzahl der sonstigen Fahrgäste		
AUSGESONDERTE RÄUME (Regel 2 Abs. 5) Räume, die zum Teil ausgesondert sind, sollen in der obenstehenden Aufstellung mit einem Stern (*) gekennzeichnet werden.			TIEFGANG (Regel 4 Abs. 2)		
Tag und Ort der ersten Vermessung					
Tag und Ort der letzten Nahvermessung					
BEMERKUNGEN:					

Erläuterungen

Die in dem Übereinkommen behandelte Materie ist in Österreich bisher noch nicht gesetzlich geregelt. Aus diesem Grund hat das Übereinkommen gesetzergänzenden Charakter und bedarf der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Da die Vorschriften, die zur Erfüllung des vorliegenden Übereinkommens notwendig sind, in ein neues Seeschiffahrtsgesetz aufgenommen werden sollen, erscheint es überdies angezeigt, die generelle Transformation des vorliegenden Übereinkommens in die innerstaatliche Rechtsordnung durch einen Beschluß des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG auszuschließen. Auf die verfassungsändernde Bestimmung des Art. 18, Abs. 3 lit. d und Abs. 4 lit. d wird im Besonderen Teil näher eingegangen.

I. Allgemeiner Teil

Die Schiffsvermessung hat den Zweck,

- a) ein vergleichbares Größenmaß für die Schiffe im Hinblick auf die Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen herzustellen (vgl. Art. 5 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966, BGBl. Nr. 381/1972, bzw. Kapitel I Regel 3 und 14, Kapitel II Regel 26, 30, 54, 64, 65, Kapitel III Regel 8, 13, 35, 38, Kapitel IV Regel 3, 4, 6, 9, 15, Kapitel V Regel 12 des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, BGBl. Nr. 380/1972).
- b) ein vergleichbares Größenmaß für die Schiffe zur Bemessung von Hafengeldern, Kanal- und Lotsengebühren zu liefern und
- c) die Besatzungsstärke festlegen zu können.

Während der Bruttoreauminhalt des Schiffes den unter a und c genannten Zwecken dient, ist der Nettoreauminhalt für die unter b genannten Zwecke maßgeblich.

Die ersten Bestrebungen, den Rauminhalt und damit die Verdienstmöglichkeit der Schiffe einheitlich zu messen, sind in England bis auf das 15. Jahrhundert zurückzuführen. Als Einheit für den Rauminhalt der Laderäume wurde damals das Weinfäß (Tonne) gewählt, das nach einem

englischen Gesetz vom Jahre 1423 mindestens 252 Gallonen (d. i. 0'98 m³) enthalten mußte.

Im Jahre 1854 wurde in England ein von Moorsom vorgeschlagenes Vermessungsverfahren zum Gesetz erhoben, das in den Grundzügen als „Englische Regel“ bis heute besteht, von fast allen seefahrenden Nationen mit größeren und geringeren Abweichungen benutzt wird und erst durch das vorliegende Übereinkommen zur Gänze beseitigt wird.

Bei der Vermessung nach der „Englischen Regel“ wird der ganze innere Raum des Schiffes bis zum obersten Deck eingemessen, ganz unabhängig von der Verwendung der einzelnen Räume. Alle geschlossenen, wetterdichten Räume in den Aufbauten werden hinzugerechnet. Diese Räume zusammen bilden den Bruttoreauminhalt des Schiffes. Als Maßeinheit wird die „Register Ton“ verwendet. Eine „Register Ton“ entspricht 100 Kubikfuß oder 2'83 m³. Von dem Bruttoreauminhalt des Schiffes (Bruttoregister Tons) werden die Räume, welche dem Gebrauch der Schiffsmannschaft dienen oder zur Navigation des Schiffes verwendet werden und für die Unterbringung der Maschine bestimmt sind, in Abzug gebracht. Der Rest ist der Nettoreauminhalt des Schiffes (Nettoregister Tons).

Außer der Vermessung nach dem englischen Verfahren bestand bis 1947 noch eine besondere Vermessung für die Berechnung der Durchfahrtsgebühr durch den Suezkanal und durch den Panamakanal. Weiters gab es in Europa noch eine besondere Vermessung für die Gebühren in den schwedischen Häfen. Diese Vorschriften unterschieden sich von der Englischen Regel lediglich in der Verringerung der Anzahl der in Abzug zu bringenden Räume für die Berechnung des Nettoreauminhaltes.

Diese Divergenzen der Vermessungsvorschriften waren für die Schifffahrt eine Erschwernis, da sie die Vermessung nach verschiedenen Vorschriften und das Mitführen verschiedener Meßbriefe bedingten. Im Völkerbund wurden daher am 30. Juli 1939 „Internationale Vorschriften für die Vermessung von Schiffen“ beschlossen. Durch den Kriegsausbruch wurden diese Vorschriften erst durch das „Übereinkommen über

ein einheitliches System der Schiffsvermessung vom 10. Juli 1947“ (Oslo) in Kraft gesetzt.

Die Vorschriften des Übereinkommens von 1947 beruhten immer noch auf den „Englischen Regeln“, versuchten jedoch die Berechnung der verschiedenen Abzüge vom Bruttorealinhalt zu vereinheitlichen. Das Übereinkommen von 1947 hat in der Folge nicht ganz befriedigt, weil es Anlaß zu Auslegungsschwierigkeiten bot und die Berechnungen nach diesem Übereinkommen sich sehr kompliziert gestalteten.

Dies war auch der Grund, warum eine Reihe von Staaten dem Übereinkommen von Oslo nicht beitraten, wie z. B. Großbritannien, die USA und die Sowjetunion, sondern weiterhin ihre nationalen Vermessungsvorschriften für ihre Schiffe beibehielten. Auch die Kanalgesellschaft für den Suezkanal und den Panamakanal haben das Übereinkommen von Oslo für die Schiffe, die die Kanäle benutzen, nicht zur Anwendung gebracht.

Die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrtorganisation (IMCO) hat daher über Anregung aus den seeschiffahrttreibenden Ländern in mehrjähriger Vorbereitung das vorliegende Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 angenommen. Es soll das Übereinkommen von 1947 ersetzen und hat zum Ziel, ein weltweites, einheitliches und einfaches Vermessungssystem einzuführen. Darüber hinaus sollen die neuen Vorschriften dem Fortschritt der Schiffbautechnik und der Entwicklung neuer Schiffstypen Rechnung tragen.

Dieses Übereinkommen tritt 24 Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens 25 Regierungen von Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 65 v. H. des Bruttorealgehalts aller Handelsschiffe der Welt ausmachen, es nach Art. 16 ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder Annahme- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Dieses Erfordernis ist zur Zeit noch nicht erfüllt. Nach dem letzten Bericht der IMCO wurde das Übereinkommen mit dem Stand vom 10. September 1974 von folgenden Staaten angenommen:

Brasilien	Italien
Fidschi	Jugoslawien
Finnland	Liberia
Ghana	Mexiko
Großbritannien und Nordirland	Monako
Irak	Norwegen
Iran	Spanien
Island	Tschechoslowakei
	UdSSR

Es kann angenommen werden, daß bis zu dem Zeitpunkt, in welchem Österreich seinen Beitritt erklärt, das Übereinkommen in Kraft steht und daher drei Monate nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde in Kraft treten wird. Eine Kündigung kann nach fünf Jahren jederzeit unter

Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist erfolgen.

II. Besonderer Teil

Das Übereinkommen besteht aus dem Vertragstext selbst (Art. 1 bis 22), der Anlage I (Regel 1 bis 7), der Anlage II (enthaltend das Formular des Internationalen Schiffsmeßbriefes 1969), dem Anhang 1 (mit Skizzen, die sich auf die Regel 2 Abs. 5 beziehen) und dem Anhang 2 (enthaltend die in den Regeln 3 und 4 angeführten Beiwerte für K_1 und K_2).

Der Vertragstext selbst entspricht weitgehend dem der anderen IMCO-Übereinkommen. Die Begriffsbestimmungen im Art. 2 stimmen im wesentlichen mit denen des Internationalen Freibord-Übereinkommens, BGBl. Nr. 381/1972, überein. Von besonderer Bedeutung sind die Vorschriften des Art. 3 über die Anwendung des Übereinkommens auf die beim Inkrafttreten vorhandenen Schiffe. Hiernach gilt es für solche Schiffe nur, wenn an ihnen Umbauten oder Veränderungen vorgenommen werden, die einen wesentlichen Einfluß auf den geltenden Bruttorealgehalt haben, oder wenn der Eigner es ausdrücklich beantragt. In allen anderen Fällen gilt es zwölf Jahre nach dem Inkrafttreten, doch behalten die hierunter fallenden Schiffe für die Anwendung anderer internationaler Übereinkommen, deren Bestimmungen die Vermessungsgröße zugrunde legen, ihren geltenden Realgehalt bei. Das bedeutet, daß für diese vorhandenen Schiffe, soweit sie nach dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung (Oslo 1947) vermessen sind, das letztgenannte Übereinkommen noch für eine Übergangszeit von zwölf Jahren weiter in Kraft bleibt. Österreich gehört diesem Übereinkommen nicht an, die Vermessung der meisten die Seeflagge der Republik Österreich führenden Schiffe ist jedoch nach dessen Bestimmungen erfolgt, so daß eine Übersetzung dieses Übereinkommens den Erläuterungen zum vorliegenden Übereinkommen als Anlage beigelegt wird. Nach Art. 4 sind dem Übereinkommen alle Schiffe unterworfen mit Ausnahme der Kriegsschiffe und der Schiffe mit einer Länge von weniger als 24 m. Nach Art. 7 kann jeder Staat, der dem Übereinkommen angehört, die Vermessung seiner Schiffe und die Berechnung der Brutto- bzw. Netto-Raumzahlen und die Beurkundung des Vermessungsergebnisses (Internationaler Schiffsmeßbrief 1969) einer Klassifikationsgesellschaft übertragen. Er kann jedoch gemäß Art. 8 auch die Verwaltung eines anderen Staates, der dem Übereinkommen angehört, ersuchen, einen solchen Internationalen Schiffsmeßbrief in seinem Namen auszustellen. Der Internationale Schiffsmeßbrief (Formular Anlage II) ist in deutscher, englischer oder französischer Sprache auszustellen. Der Schiffsmeßbrief wird nach Art. 10 un-

gültig, wenn am Schiff solche Veränderungen vorgenommen werden, die das Vermessungsergebnis berühren oder wenn das Schiff die Flagge wechselt. Die Internationalen Schiffsmeßbriefe werden von den Vertragsstaaten gegenseitig anerkannt. Wird bei einer Überprüfung festgestellt, daß die Hauptmerkmale eines Schiffes nicht mit seinem Internationalen Schiffsmeßbrief übereinstimmen, so ist die Verwaltung des Flaggenstaates zu verständigen. Art. 18 enthält in seinen Abs. 3 lit. d und Abs. 4 lit. d je eine verfassungsändernde Bestimmung. In beiden Fällen können Vertragsstaaten als Vertragsparteien ausscheiden, einmal wenn

- a) nach Art. 18 Abs. 3 lit. d die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit eine Feststellung vorschlägt, daß angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach lit. c abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt und
- b) eine solche Maßnahme nach Art. 18 Abs. 4 lit. d von einer von mindestens ein Drittel der Vertragsregierungen nach lit. a einberufenen Konferenz der Regierungen zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens beschlossen wird.

Das Übereinkommen ist in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Zu Anlage I:

Das Bestreben, die eigentlichen Vermessungsvorschriften so einfach und klar wie möglich zu gestalten, hat dazu geführt, daß die Anlage I aus nur 7 Regeln besteht.

Die Regel 1 setzt fest, daß die Vermessungszahlen eines Schiffes weiterhin aus zwei Werten, und zwar der Bruttoreaumzahl und der Nettoreaumzahl bestehen, wobei die erste Zahl das Maß für die Gesamtgröße des Schiffes und die zweite das für seine Nutzbarkeit darstellen.

Die Regeln 3 und 4 enthalten die Vorschriften darüber, wie die genannten Werte ermittelt werden. Grundlage der Bruttoreaumzahl ist der Gesamthalt aller geschlossenen Räume des Schiffes, die der Nettoreaumzahl der Gesamthalt aller Laderäume. In beiden Fällen wird der Rauminhalt mit einem Faktor multipliziert, der seinerseits eine logarithmische Funktion des Rauminhaltes ist. Dies führt dazu, daß es entgegen der Regelung im Übereinkommen von Oslo aus 1947 (mit dem konstanten Faktor 0,353 für die Umrechnung des in Kubikmetern gemessenen Raumes in den im Meßbrief angegebenen Raumgehalt in Register-Tonnen) für das Vermessungsergebnis keine Einheit mehr gibt. Beide Vermessungsergebnisse stellen einen reinen Zahlenwert dar und sind deshalb auch als Brutto-

bzw. Nettoreaumzahl — nicht mehr als in „Tonnen“ ausgedrückter Raumgehalt — bezeichnet.

Von besonderer Bedeutung ist, daß es nach dem neuen Übereinkommen beim Brutto-Vermessungsergebnis keinen sogenannten Schutz- oder Freidecker mehr gibt. Damit ist die Inkonzern der bisherigen Vermessungssysteme, bei denen unter bestimmten Voraussetzungen ganze Decks oder Aufbauten für die Vermessung als nicht vorhanden angesehen wurden, beseitigt worden. Dieses sogenannte Schutzdeckerprinzip, d. h. eine gewisse Vergünstigung für ein Schiff, welches bei dem Transport leichter oder sperriger Ladungsgüter für das gleiche Ladungsgewicht mehr Laderaum benötigt, ist jedoch bei den Vorschriften für die Ermittlung des Netto-Vermessungsergebnisses berücksichtigt worden. Die Vergünstigung wird jetzt durch einen Reduktionsfaktor erreicht, der aus dem Verhältnis des in diesem Fall verminderten Tiefganges zu dem im Durchschnitt zulässigen gebildet wird.

Im Gegensatz zu den bisher gegebenen Möglichkeiten nach dem Übereinkommen von Oslo 1947 kann jedoch der „Schutzdecker“ gegen den „Volldeckertiefgang“ nicht mehr beliebig ausgetauscht werden. Nach Regel 5 folgt die Umstellung vom kleineren auf den größeren Wert unverzüglich der Änderung der entsprechenden Merkmale. Der Übergang von dem einmal festgelegten größeren Wert zu dem kleineren ist jedoch erst nach Ablauf von zwölf Monaten nach Ausstellung des bis dahin geltenden Meßbriefes möglich.

Während das bisherige Vermessungssystem nach dem Übereinkommen von Oslo 1947 sehr umfangreiche und zum Teil komplizierte Vorschriften für die Ermittlung und Berechnung der Rauminhalte enthielt, schreiben die Regeln 6 und 7 vor, daß alle Räume bis zur Innenseite der Außenhaut oder baulicher Trennflächen zu messen sind und daß die Berechnung der Rauminhalte nach im Schiffbau allgemein anerkannten Verfahren durchzuführen ist.

Zu Anlage II:

Das vorgesehene einheitliche Meßbriefmuster enthält neben den Angaben über die Grundlage des Meßbriefes und die ausstellende Stelle sowie den allgemeinen Angaben und den Hauptabmessungen des Schiffes zwei Zahlenwerte für das Brutto- und Netto-Vermessungsergebnis. Die Rückseite enthält Angaben über die Lage und Länge der bei der Ermittlung der Vermessungsergebnisse berücksichtigten Räume sowie gegebenenfalls über den Tiefgang, der bei der Berechnung der verminderten Nettoreaumzahl berücksichtigt worden ist. Ferner wird die Anzahl etwa aufzunehmender Fahrgäste vermerkt, die bei der Bestimmung der Nettoreaumzahl für Fahrgastschiffe neben dem Inhalt der Laderäume zu berücksichtigen ist.