

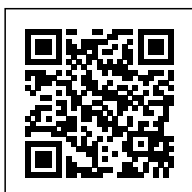


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

692/0

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky
k vyslovení souhlasu s ratifikací Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí
(TONNAGE), 1969, ve znění pozdějších rezolucí**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 7. ledna 2020 v 15:26

NÁVRH

USNESENÍ

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY**

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky dává souhlas

k ratifikaci Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí (TONNAGE), 1969, ve znění
pozdějších rezolucí, přijaté v Londýně 23. června 1969

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČR

k Návrhu na ratifikaci Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí (TONNAGE), 1969, ve znění pozdějších rezolucí

I. Přijetí a význam Úmluvy TONNAGE z roku 1969

Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí, 1969 (dále jen „TONNAGE“, „Úmluva“ nebo „Úmluva TONNAGE“), je jednou z mezinárodních úmluv přijatých Mezinárodní námořní organizací (dále jen „IMO“ nebo „Organizace“) pro mezinárodní námořní dopravu. Hlavním cílem této Úmluvy je stanovení pravidel pro určení hrubé a čisté prostornosti lodí, které jsou klíčovou obchodní charakteristikou lodí.

Ratifikace Úmluvy je nezbytná z důvodu naplnění závazků České republiky, které jí plynou z členství v Evropské unii a zároveň v IMO. Materie obsažená v Úmluvě je úzce spjata s unijní právní úpravou ve směrnici EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky. Tato směrnice v článku 7 stanoví pro členské státy povinnost podrobit se alespoň jednou za sedm let auditu IMO za účelem prohloubení a harmonizování jednotného prosazování práva v mezinárodní námořní dopravě. Konečným výsledkem auditu má být správné nastavení vnitřních právních nástrojů a mechanismů vedoucích k zlepšení implementace IMO úmluv, lepšímu vyšetřování námořních nehod, nutnému delegování pravomocí na uznané organizace, lepšímu dohledu nad výcvikem a certifikací námořníků, lepší komunikaci mezi státy vlajky, státy přístavu, zlepšení výkonu státní správy v dozoru nad bezpečností a k většímu povědomí o potřebě ochrany pobřežních vod a mořských zdrojů.

IMO pro účely auditu přijalo v této oblasti několik předpisů např.: program auditů státních správ odpovědných za implementaci a vymáhání klíčových mezinárodně platných instrumentů. Rezolucí IMO A.1067(28) a následně rezolucí IMO A.1105(29) se stanovily konkrétní mezinárodně platné úmluvy IMO, jejichž implementace bude přímo předmětem auditu. Povinnost podrobit se tomuto auditu byla následně včleněna i do Příloh předmětných úmluv. Podle výše uvedených rezolucí mezi ně patří rovněž Úmluva TONNAGE. Je proto nutné zajistit, aby se Úmluva TONNAGE stala součástí právního řádu České republiky a byla zajištěna její náležitá publikace ve Sbírce mezinárodních smluv.

Listina o přístupu tehdejší Československé socialistické republiky k Mezinárodní úmluvě o vyměřování lodí, 1969, byla uložena u generálního tajemníka IMO, depozitáře Úmluvy, dne 10. dubna 1974. Úmluva vstoupila v platnost na základě svého článku 17 odst. 1 dnem 18. července 1982 a tímto dnem vstoupila v platnost i pro tehdejší Československou socialistickou republiku.

Dne 19. října 1993 Česká republika oznámila generálnímu tajemníkovi IMO, že v souladu s platnými zásadami mezinárodního práva se jako nástupnický stát České a Slovenské Federativní Republiky považuje za vázanou Úmluvou TONNAGE, ze dne 23. června 1969, včetně prohlášení s účinností od 1. ledna 1993. Prohlášení

k článku 16 a článku 20 Česká republika odvolala svým oznámením generálnímu tajemníkovi IMO dne 6. července 1995 (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 253/1995 Sb.).

Jelikož bylo k původní Úmluvě pouze přistoupeno jako ke smlouvě vládní, aniž by byly učiněny další kroky, které by zajišťovaly vnitrostátní závaznost a vynutitelnost jejích norem (jak stanoví Článek 10 Ústavy ČR – pouze vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu), je nutné tento nedostatek odstranit a předložit Úmluvu k dodatečné ratifikaci. Vzhledem k tomu, že se tehdy k Úmluvě přistupovalo pouze jako ke smlouvě vládní a nedošlo k vyhlášení jejího znění ve Sbírce mezinárodních smluv, předkládáme k dodatečné ratifikaci plné znění Úmluvy TONNAGE včetně jediné pozměňovací rezoluce č. A.1084(28).

Přestože v současné době žádná námořní obchodní loď nevyužívá možnost registrace pod vlajkou ČR, právo vyplývající z rovného přístupu k provozování námořní plavby pro vnitrozemské i přímořské státy garantovaného mezinárodními úmluvami bylo účinně využíváno Českou republikou v minulosti a nic nebrání jeho využívání v budoucnu. Ratifikace Úmluvy TONNAGE včetně všech jejích Příloh a poslední pozměňovací rezoluce je nezbytná rovněž i z důvodu naplnění závazků České republiky, které jí plynou z členství v Evropské unii. Materie obsažená v Úmluvě je úzce spjata s unijní právní úpravou ve směrnici EP a Rady 2009/21/ES, o souladu s požadavky na stát vlajky.

II. Účel a obsah Úmluvy TONNAGE

Úmluva TONNAGE, přijatá dne 23. června 1969 v Londýně, v sobě zahrnuje jako hlavní závazek pro smluvní strany řídit se jejími Čládky a Přílohami a učinit veškerá další opatření potřebná k úplné účinnosti Úmluvy tak, aby byla dodržena kubatura lodí.

Určení pravidel hrubé a čisté prostornosti lodí je nezbytné z důvodu obchodně-právních vztahů, kdy musí být loď naložena nákladem v takovém objemu, aby byla její prostornost maximálně a efektivně využita.

Samotná Úmluva TONNAGE je tvořena vlastní Úmluvou a dvěma Přílohami. Vlastní text Úmluvy obsahuje 22 článků, které stanoví obecné povinnosti smluvních stran, mechanismus přijímání změn Úmluvy, přístup k Úmluvě, vstup v platnost, možnost výpovědi a národní jazyky, ve kterých byla Úmluva sepsána. Přílohy pak obsahují jednotlivá Pravidla, podle kterých se vypočítává obchodně využitelný prostor lodí.

Česká republika je státem vlajky, a nikoli státem pobřežním. Česká republika tudíž samostatně nad rámec této Úmluvy problematiku pobřežních vod neupravuje. V případě plavby námořního plavidla pod vlajkou ČR by tak námořní pravidla byla povinná dodržovat Úmluvu TONNAGE a právní režimy pobřežních států, ve kterých by se plavidlo v daný okamžik nacházelo. Česká republika jako stát vlajky má však v případě potřeby upřesňovat určitá ustanovení a Námořní úřad má pravomoc podle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů vydávat rozhodnutí k zajištění bezpečnosti plavby a posádky.

Příloha I Úmluvy TONNAGE

Pravidla pro stanovení hrubé a čisté prostornosti lodí

Pravidlo 1 – Obecně

Pravidlo 1 upravuje prostornost lodí. Hrubá a čistá prostornost musí být určena v souladu s ustanoveními těchto Pravidel. Hrubou a čistou prostornost nových typů plavidel, jejichž konstrukční znaky umožňují nepřiměřené nebo neuskutečnitelné uplatňování ustanovení těchto Pravidel, stanoví Správa. Je-li prostornost určena tímto způsobem, Správa Organizaci sdělí, jakou metodu k tomuto účelu použila, aby Organizace mohla informovat Smluvní vlády.

Česká republika je státem vlajky a nikoli pobřežním státem. Nad rámec Úmluvy TONNAGE tudíž plavbu na volném moři a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla, neupravuje. Českou republikou neprotéká vodní tok bezprostředně navazující na volné moře. Dle ust. článku 7 odst. 2 Úmluvy TONNAGE pověří Správa ke stanovení prostornosti jinou pověřenou osobu či organizaci. Nemá dopad do právního řádu České republiky.

Pravidlo 2 – Definice pojmů Přílohy

Pravidlo 2 definuje význam horní paluba, konstrukční výška lodí, šířka, uzavřené prostory, vyloučené prostory, cestující, nákladové prostory, a odolnost vůči povětrnostním vlivům.

Česká republika je státem vlajky a nikoli pobřežním státem. Nad rámec Úmluvy TONNAGE tudíž plavbu na volném moři a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla, neupravuje. Ve vnitrostátní právní úpravě jsou základní pojmy upraveny v ust. § 2 námořního zákona. Nemá dopad do právního řádu České republiky.

Pravidlo 3 – Hrubá prostornost

Pravidlo 3 stanoví, podle jakého vzorce lze stanovit hrubou prostornost (GT) lodí. Udává celkovou úplnou využitelnou kubaturu plavidla, včetně některých prostor, kde se zpravidla náklad nenachází, jako jsou nádrže, ubytovací prostory atp. Udává tedy celkový objem uzavřeného využitelného prostoru lodí.

$$GT = K_1 V$$

kde: V = celkový objem všech uzavřených prostor lodí v metrech krychlových,

$$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V \text{ (nebo jak je uvedeno v Dodatku 2).}$$

Pravidlo 4 – Čistá prostornost

Pravidlo 3 stanoví, podle jakého vzorce lze stanovit čistou prostornost (NT) lodi. NT se odvozuje z GT a zahrnuje pouze prostory výslovně konstrukčně určené pro dopravu platícího zboží. Udává tedy celkový objem prostoru lodi určeného pro dopravu platícího zboží v zásadě odvozený z GT odečtením všech neobchodních prostorů (strojovna, kuchyně, sklady, kabiny, dílny atd.).

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

ve kterém

- (a) faktor $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ nesmí být větší než jednotka;
- (b) termín $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ nesmí být menší než 0,25 GT;
- (c) NT nesmí být menší než 0,30 GT

a ve kterém:

V_c = celkový objem nákladových prostor v metrech krychlových,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (nebo jak je uvedeno v Dodatku 2),

$K_3 = 1,25 \frac{GT + 100\,000}{10\,000}$,

D = konstrukční výška lodi v metrech měřená uprostřed lodi, jak je uvedeno v Pravidle 2(2),

d = konstrukční ponor v metrech měřený uprostřed lodi, jak je uvedeno v odstavci 2 tohoto Pravidla,

N_1 = počet cestujících v kabinách s maximálně 8 lůžky,

N_2 = počet ostatních cestujících,

$N_1 + N_2$ = celkový počet cestujících, které může loď přepravovat, jak je uvedeno v osvědčení lodi pro osobní přepravu; pokud je $N_1 + N_2$ menší než 13, N_1 a N_2 se považuje za nulu.

GT = hrubá prostornost lodi stanovená v souladu s ustanoveními Pravidla 3.

Pravidlo 5 – Změna čisté prostornosti

Uvádí povinnosti, jaké je nutné přijmout při změně charakteristiky lodi, a to změnou čisté prostornosti. Stanoví pravidla pro vydání nového Mezinárodního výměrného listu.

Údaje o hrubé a čisté prostornosti jsou klíčové pro výpočet přístavních a jiných poplatků, kterými jsou lodě zatěžovány.

Pravidlo 6 – Výpočet objemu

Pravidlo 6 stanoví, že všechny objemy zahrnuté do výpočtu hrubé a čisté prostornosti se měří bez ohledu na umístění izolace a podobně, k vnitřní straně obšívky. Do celkového objemu musí být zahrnuty i přídatné konstrukce lodi. Objemy prostorů vystavených moři lze z celkového objemu vyloučit.

Pravidlo 7 – Měření a výpočet

Pravidlo 7 uvádí, že všechna měření použitá při výpočtu objemů se zaokrouhlují na centimetry. Objemy se vypočítávají podle obecně uznávaných metod. Výpočet musí být dostatečně podrobný, aby umožnil snadnou kontrolu.

Příloha I je technickým dokumentem a v něm obsažená pravidla 3 až 7 upravují konstrukční požadavky na námořní plavidla. Česká republika je státem vlajky a nikoli pobřežním státem. Česká republika tudíž neupravuje samostatně nad rámec Úmluvy TONNAGE plavbu v pobřežních mořských vodách a všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. Česká republika rovněž nemá námořní loděnice ani lodní konstrukční kanceláře. Ustanovení nemá dopad do vnitrostátní právní úpravy, není samostatně upravováno. Registrující se lodě podléhají povinnosti splnit požadavky mezinárodních klasifikačních společností zajišťujících a kontrolujících námořní plavidla. Teprve po vydání příslušného certifikátu může být námořní plavidlo zaregistrováno pod vlajkou daného státu, včetně ČR.

Příloha II Úmluvy TONNAGE

Osvědčení

Příloha II stanoví vzor Mezinárodního výměrného listu. Jedná se o Mezinárodní osvědčení podle Úmluvy TONNAGE, na kterém jsou uvedeny netto a brutto tonáže lodi v registrovaných tunách.

Ustanovení nemá dopad do vnitrostátní právní úpravy, není samostatně upravováno. Registrující se lodě podléhají povinnosti splnit požadavky mezinárodních klasifikačních společností zajišťujících a kontrolujících námořní plavidla. Teprve po vydání příslušného certifikátu může být námořní plavidlo zaregistrováno pod vlajkou daného státu, včetně ČR.

Příloha III – pozměňovací rezoluce Úmluvy TONNAGE

Ověření souladu s ustanoveními této Úmluvy

Pravidlo 8 – Rozsah působnosti

Pravidlo 8 uvádí, že členské státy použijí ustanovení Úmluvy TONNAGE k plnění svých povinností a odpovědností obsažených v této Úmluvě.

Pravidlo 9 – Ověření souladu

V tomto pravidle jsou definována pravidla povinných auditů Organizace a ustanovení toho, že všechny členské státy jsou odpovědné za usnadnění provádění auditu a provádění programu akcí zaměřených na řešení zjištěných nedostatků na základě pokynů vypracovaných Organizací.

Jediná změna, která byla přijata k Úmluvě TONNAGE, byla změna přijatá na 28. IMO Assembly a oznámená rezolucí č. A.1084(28) z r. 2013, kterou bylo do Přílohy I Úmluvy včleněno provádění IMO auditu systému implementace klíčových úmluv IMO, zajišťujících globální bezpečnost námořní plavby, jako doplnění Pravidla 2 o nové odstavce 9 až 12, a dále zařazení zcela nové Přílohy III za Přílohu II s Pravidly 8 a 9 o provádění IMO auditů. Česká republika je státem vlajky a nikoli pobřežním státem. Nad rámec Úmluvy TONNAGE tudíž plavbu na volném moři a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla, neupravuje. K podřízení se tomuto auditu členské státy jakožto i Českou republiku současně zavazuje směrnice EP a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky. Nemá dopad do právního řádu České republiky.

III. Změny Úmluvy TONNAGE a soulad s vnitrostátní právní úpravou

Úmluva TONNAGE - Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí, je jednou z mezinárodních úmluv přijatých IMO a je jednou z důležitých mezinárodních námořních úmluv, týkající se provozu námořních plavidel na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. Ustanovení Úmluvy TONNAGE a problematika vyměřování lodí není samostatně Českou republikou nad rámec Úmluvy TONNAGE upravována, neboť to v zásadě ani není možné.

Ustanovení Úmluvy TONNAGE včetně Přílohy obsahující Pravidla jsou v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu České republiky. Jsou rovněž v souladu se závazky vyplývajícími z členství České republiky v Evropské unii a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Úmluva TONNAGE je projednávána jako smlouva prezidentská, podle článku 49 písm. a) a e) ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, protože upravuje práva a povinnosti osob a věci, jejichž úprava je vyhrazena zákonu.

Jakákoli změna Pravidel předložená smluvní stranou bude projednána v Organizaci na základě žádosti této strany. Bude-li tato změna přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících ve Výboru pro námořní bezpečnost Organizace, musí být rozeslána Organizací všem smluvním stranám Úmluvy a všem členům Organizace nejméně šest měsíců před jejím projednáním Shromážděním Organizace. Jakákoli smluvní strana Úmluvy, která není členem Organizace, má právo být přítomna jednání Shromáždění Organizace, při kterém bude tato změna projednávána. Změna, která byla přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace, musí být rozeslána Generálním tajemníkem všem smluvním stranám k přijetí.

Tato změna vstoupí v platnost dnem, který bude určen Shromážděním Organizace při jejím schválení, v případě, že k dřívějšímu datu, které bude také určeno Shromážděním Organizace, neoznámí více jak jedna třetina smluvních stran Úmluvy svoje námitky ke změně. Data uvedená v tomto odstavci jsou určována a schvalována většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace. Jakákoli změna, po jejím vstupu v platnost nahrazuje předešlá ustanovení, kterých se týká, pro všechny smluvní stany Úmluvy, které neoznámily svoje námitky k této změně.

Ratifikací Úmluvy TONNAGE bude vyjádřen souhlas Parlamentu České republiky a prezidenta republiky s touto procedurou předvídanou v Úmluvě TONNAGE. Následné případné změny Úmluvy, Pravidel a Příloh budou znovu podléhat projednání Parlamentem a vyslovení souhlasu obou komor Parlamentu a následné ratifikaci prezidentem republiky. Změny proběhlé touto procedurou budou následně vyhlášeny ve Sbírce mezinárodních smluv. Tím bude zajištěn požadavek na jejich náležitou publikaci.

Po procesu ratifikace a vyhlášení ve Sbírce mezinárodních smluv se Úmluva TONNAGE včetně Pravidel, Příloh a všech pozměňovacích rezolucí stane součástí právního řádu ČR. Poté u ní nastanou právní účinky i vůči fyzickým a právnickým osobám (článek 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky).

V případě odmítnutí souhlasu s ratifikací oběma komorami Parlamentu či odmítnutí ratifikace Úmluvy prezidentem republiky by bylo nutné podniknout další potřebné právní kroky k vysvětlení potřeby plné akceptace Úmluvy, ke které ČSSR přistoupila již v roce 1969 a následně ČR sukcesí v roce 1993. Případné odmítnutí ratifikace Úmluvy a její vypovězení by fakticky znamenalo nemožnost registrace jakýchkoli námořních plavidel, a to včetně některých větších jachet, pod vlajkou ČR. ČR by se také dostala do rozporu se směrnicí EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky, kterou je ČR vázaná.

Tato Úmluva může být kdykoli vypovězena kteroukoli smluvní stranou po uplynutí lhůty pěti let ode dne, kdy Úmluva vstoupila v platnost pro tuto stranu. Výpověď musí být provedena písemným oznámením generálnímu tajemníkovi IMO. Generální tajemník informuje všechny smluvní stany o příjmu výpovědní listiny s uvedením data jejího doručení. Výpověď nabývá účinnosti po roce, kdy oznámení o výpovědi bylo doručeno nebo po uplynutí delší doby, která může být uvedena v listině o výpovědi.

Dodatečná ratifikace Úmluvy TONNGE včetně Příloh Pravidel je tak formálním krokem, kterým se zhojí vnitrostátní legislativní nedostatek vzniklý v minulosti.

Dodatečná ratifikace Úmluvy TONNAGE nemá vliv na výdaje státního rozpočtu.

Ratifikace Úmluvy TONNAGE nemá vliv na rovnost mužů a žen.

Vláda České republiky odsouhlasila návrh na ratifikaci Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí (TONNAGE), 1969, a to svým usnesením č. 824 dne 18. 11. 2019.

V Praze dne 3. ledna 2020

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v. r.

MEZINÁRODNÍ ÚMLUVA O VYMĚŘOVÁNÍ LODÍ Z ROKU 1969

Smluvní vlády,

SE ZÁMĚREM ustanovení jednotných zásad a pravidel týkajících se určení prostornosti lodí vykonávajících mezinárodní plavby;

S VĚDOMÍM, že tohoto cíle lze nejlépe dosáhnout uzavřením Úmluvy;

SE DOHODLY na následujícím:

ČLÁNEK 1

Hlavní závazek Úmluvy

Smluvní vlády se zavazují uvést v platnost ustanovení této Úmluvy a Příloh k ní připojených, které tvoří nedílnou součást této Úmluvy. Každé odvolání na tuto Úmluvu je současně odvoláním na Přílohy.

ČLÁNEK 2

Definice

Pro účely této Úmluvy, není-li výslovně stanoveno jinak:

- (1) „Pravidla“ znamená Pravidla obsažená v příloze této Úmluvy.
- (2) „Správa“ znamená příslušný orgán státní správy státu, pod jehož vlajkou loď pluje.
- (3) „Mezinárodní plavba“ znamená námořní plavbu ze země, v níž platí tato Úmluva, do přístavu mimo tuto zemi, nebo naopak. Pro tento účel je každé území mezinárodních vztahů, které je pod správou Smluvní vlády nebo jehož správním orgánem je Organizace spojených národů, považováno za samostatnou zemi;
- (4) „Hrubá prostornost“ znamená celkovou kapacitu lodě stanovenou v souladu s ustanoveními této Úmluvy;
- (5) „Čistá prostornost“ znamená užitečnou kapacitu lodě stanovenou v souladu s ustanoveními této úmluvy;
- (6) „Nová loď“ znamená loď, jejíž kýl byl položen nebo je v podobném stavu stavby v den vstupu této Úmluvy v platnost nebo později.
- (7) „Stávající loď“ znamená loď, jež není novou lodí.

- (8) „Délka“ znamená 96 % celkové délky na vodorysce v 85 % nejmenší konstrukční výšky lodi měřené od vrcholku kýlu, nebo délka od příďové vaznice k ose kormidelního pně na této vodorysce, podle toho, která je větší. U lodí se sklonem kýlu musí být vodoryska, na které se délka měří, rovnoběžná s určenou vodoryskou.
- (9) „Organizací“ se rozumí Mezivládní námořní poradní organizace.

ČLÁNEK 3

Rozsah působnosti

- (1) Tato Úmluva se vztahuje na následující lodě vykonávající mezinárodní plavby:
 - (a) lodě registrované v zemích, jejichž vlády jsou Smluvními vládami;
 - (b) lodě registrované na územích, na která se podle článku 20 vztahuje tato Úmluva;
 - (c) neregistrované lodě plující pod vlajkou státu, jehož vláda je Smluvní vládou.
- (2) Tato Úmluva se vztahuje na:
 - (a) nové lodě;
 - (b) stávající lodě, na kterých byly provedeny změny nebo úpravy, které Správa považuje za podstatnou změnu jejich stávající hrubé prostornosti;
 - (c) stávající lodě, pokud o to majitel požádá a
 - (d) všechny stávající lodě dvanáct let po dni, kdy tato Úmluva vstoupí v platnost, s výjimkou případů, kdy si tyto lodě, kromě plavidel uvedených pod písmeny (b) a c) tohoto odstavce, pro účely žádosti ponechají stávající prostornost odpovídající požadavkům jiných platných mezinárodních úmluv.
- (3) U stávajících lodí, na které se vztahuje tato Úmluva v souladu s pododstavcem (2) písm. (c) tohoto článku, se nesmí následně stanovit jejich prostornost podle požadavků, které Správa uplatňovala na lodě v mezinárodní plavbě před vstupem této Úmluvy v platnost.

ČLÁNEK 4

Výjimky

- (1) Tato úmluva se nevztahuje na:
 - (a) válečné lodě a
 - (b) lodě kratší než 24 metrů.
- (2) Nic ze zde uvedeného se nevztahuje na lodě plující pouze:
 - (a) na Velkých jezerech Severní Ameriky a na řece Svatého Vavřince směrem na východ až k přímé linii vedené od mysu des Rosiers k West Pointu, ostrovu Anticosti a na severní straně ostrova Anticosti po 63. poledník západní délky;
 - (b) v Kaspickém moři nebo
 - (c) na řekách La Plata, Parana a Uruguay směrem na východ až k přímé linii vedené od Punta Rasa (Cabo San Antonio) v Argentině k Punta del Este v Uruguayi.

ČLÁNEK 5

Vyšší moc

- (1) Loď, jež v okamžiku odplutí na jakoukoli plavbu nepodléhá ustanovením této Úmluvy, nepodléhá jim ani v případě, že deviuje od zamýšleného směru plavby pro špatné počasí nebo z jiného důvodu vyšší moci.
- (2) Při uplatňování ustanovení této Úmluvy Smluvní vlády musí věnovat patřičnou pozornost jakékoli deviaci nebo zpoždění lodi v důsledku nepříznivého počasí nebo z jiného důvodu vyšší moci.

ČLÁNEK 6

Stanovení prostornosti

Stanovení hrubé a čisté prostornosti provádí Správa, která však může tímto pověřit uznané osoby nebo organizace. Ve všech případech přebírá plnou odpovědnost za stanovení hrubé a čisté prostornosti příslušná Správa.

ČLÁNEK 7

Vydání osvědčení

- (1) Mezinárodní výměrný list (1969) musí být vydán pro každou loď, jejíž hrubá a čistá prostornost byla určena v souladu s touto Úmluvou.
- (2) Toto osvědčení vydává Správa nebo jiná řádně pověřená osoba či organizace. Ve všech případech Správa přebírá plnou odpovědnost za vydané osvědčení.

ČLÁNEK 8

Vydání osvědčení jinou vládou

- (1) Smluvní vláda může na žádost jiné Smluvní vlády stanovit hrubou a čistou prostornost lodě a na loď, která je v souladu s touto Úmluvou, vydat nebo povolit vydání Mezinárodního výměrného listu (1969).
- (2) Vládě, která o to požádá, bude co nejdříve odeslána kopie osvědčení a kopie výpočtů prostornosti.
- (3) Takto vydané osvědčení musí obsahovat prohlášení, že bylo vydáno na žádost vlády státu, pod jehož vlajkou loď pluje nebo bude plout. Toto osvědčení má stejnou platnost a dostane se mu stejného uznání jako osvědčení, jež bylo vydáno podle článku 7.
- (4) Mezinárodní výměrný list (1969) se nevydává lodi, která pluje pod vlajkou státu, jehož vláda není Smluvní vládou.

ČLÁNEK 9

Forma osvědčení

- (1) Osvědčení musí být vystaveno v úředním jazyce nebo jazycích vydávající země. Pokud užitým jazykem není anglický ani francouzský jazyk, musí text obsahovat překlad do jednoho z těchto jazyků.
- (2) Forma osvědčení musí odpovídat vzoru uvedenému v Příloze II.

ČLÁNEK 10

Zrušení osvědčení

- (1) S výhradou výjimek stanovených v Pravidlech přestane platit Mezinárodní výměrný list (1969) a Správa jej zruší, pokud dojde ke změnám v uspořádání, konstrukci, kapacitě, využití prostorů, celkovém počtu cestujících, které je loď oprávněna přepravovat, jak je uvedeno v osvědčení lodi pro osobní přepravu, přiřazené ponorové značce nebo povoleném ponoru lodi, které by vyžadovaly zvýšení hrubé nebo čisté prostornosti.
- (2) Osvědčení, které lodi vydala Správa, pozbývá platnosti při převodu lodi pod vlajku jiného státu, s výjimkou případů uvedených v odstavci (3) tohoto článku.
- (3) Po převodu lodi pod vlajku jiného státu, jehož vláda je Smluvní vládou, zůstane Mezinárodní výměrný list (1969) platný po dobu nepřesahující tři měsíce, nebo dokud Správa nevydá další Mezinárodní výměrný list (1969), kterým nahradí původní osvědčení, podle toho, co nastane dříve. Smluvní vláda státu, pod jehož vlajkou loď doposud plula, předá Správě co nejdříve po převodu kopii osvědčení, které loď užívala v době převodu, a kopii příslušného výpočtu prostornosti.

ČLÁNEK 11

Akceptace osvědčení

Osvědčení vydané pod vedením Smluvní vlády v souladu s touto Úmluvou bude akceptováno ostatními Smluvními vládami a pro všechny účely, na něž se vztahuje tato Úmluva, bude mít stejnou platnost jako osvědčení, které tyto vlády vydaly.

ČLÁNEK 12

Inspekce

- (1) Loď plující pod vlajkou státu, jehož vláda je Smluvní vládou, podléhá v přístavech jiných Smluvních vlád inspekci úředníků řádně zmocněných těmito vládami. Účelem této inspekce je pouze ověření:
 - (a) zda má loď platný Mezinárodní výměrný list (1969) a
 - (b) zda hlavní charakteristiky lodi odpovídají údajům uvedeným v osvědčení.
- (2) Tato kontrola nesmí lodi v žádném případě způsobit jakékoli zpoždění.

- (3) Pokud inspekce prokáže, že se hlavní charakteristiky lodě od charakteristik uvedených v Mezinárodním výměrném listu (1969) liší způsobem, který vede ke zvýšení hrubé nebo čisté prostornosti, neprodleně o tom informuje vládu státu, pod jehož vlajkou loď pluje.

ČLÁNEK 13

Výhody

Výhody plynoucí z této Úmluvy nemohou být uplatňovány ve prospěch kterékoli lodi, pokud tato nemá platné osvědčení, které je v souladu s touto Úmluvou.

ČLÁNEK 14

Předchozí dohody, úmluvy a ujednání

- (1) Všechny ostatní dohody, úmluvy nebo ujednání o prostornosti, jež jsou nyní v platnosti mezi vládními smluvními stranami této Úmluvy, zůstávají zcela a plně v platnosti po sjednanou dobu, pokud jde:
- (a) o lodě, na které se tato Úmluva nevztahuje a
 - (b) o lodě, na které se tato Úmluva vztahuje, jde-li o záležitosti, které v ní nejsou výslovně upraveny.
- (2) Jsou-li však takové dohody, úmluvy nebo ujednání v rozporu s ustanoveními této Úmluvy, jsou směrodatná v příslušném rozsahu ustanovení této Úmluvy.

ČLÁNEK 15

Sdělování informací

Smluvní vlády se zavazují Organizaci poskytovat a ukládat následující listiny:

- (a) dostatečný počet vzorů osvědčení vydaných na základě ustanovení této Úmluvy určených k předání Smluvním vládám;
- (b) znění zákonů, nařízení, vyhlášek a předpisů a další listiny, jež budou vydány pro různé záležitosti spadající do oboru působnosti tohoto protokolu a
- (c) seznam nevládních organizací, které jsou oprávněny jednat jejich jménem v otázkách prostornosti, určený k předání smluvním vládám.

ČLÁNEK 16

Podpis, přijetí a přistoupení k dohodě

- (1) Tato Úmluva je otevřena k podpisu od 25. června 1969 po dobu šesti měsíců a zůstane poté otevřena k přistoupení. Vlády členských států Organizace spojených národů nebo kterékoli ze specializovaných agentur nebo Mezinárodní agentury pro atomovou energii nebo strany statutu Mezinárodního soudního dvora se mohou stát stranami úmluvy:
 - (a) podpisem bez výhrady, pokud jde o přijetí;
 - (b) podpisem s výhradou přijetí, po němž následuje přijetí nebo
 - (c) přistoupení k dohodě.
- (2) Přijetí nebo přistoupení se provádí uložením úředních listin o přijetí či přistoupení k dohodě u Organizace. Organizace informuje všechny vlády, které podepsaly tuto Úmluvu nebo k ní přistoupily, o každém novém přijetí nebo přistoupení a o datu jeho uložení. Organizace rovněž informuje všechny vlády, které podepsaly Úmluvu, o podpisu skutečněném během šesti měsíců od 23. června 1969.

ČLÁNEK 17

Nabytí účinnosti

- (1) Tato Úmluva nabude účinnosti dvacet čtyři měsíců po dni, kdy se nejméně dvacet pět států, jejichž obchodní loďstvo má více než šedesát pět procent hrubé prostornosti světového obchodního loďstva, podepíše bez výhrady, pokud jde o přijetí nebo uloží potřebné listiny o přijetí či přistoupení k dohodě podle článku 16. Organizace bude informovat všechny vlády, které podepsaly tuto Úmluvu nebo k ní přistoupily, o datu jejího vstupu v platnost.
- (2) Pro vlády, které uložily listinu o přijetí nebo přistoupení k této Úmluvě během dvaceti čtyř měsíců uvedených v odstavci (1) tohoto článku, přijetí nebo přistoupení nabude účinnosti dnem vstupu této Úmluvy v platnost nebo tři měsíce ode dne uložení listiny o přijetí nebo přistoupení, podle toho, které datum je pozdější.
- (3) Pro vlády, které uložily listinu o přijetí nebo přistoupení k této Úmluvě po dni, kdy tato úmluva vstoupí v platnost, vstoupí Úmluva v platnost tři měsíce po datu uložení takového listiny.
- (4) Po datu, kdy byla přijata všechna opatření potřebná k provedení změny této Úmluvy, nebo se předpokládá, že bylo přijato vše potřebné podle čl. 18 odst. (2) písm. (b) v případě jednomyslného přijetí změn, se každá uložená listina o přijetí nebo přistoupení bude považovat za potvrzení akceptace Úmluvy v jejím pozměněném znění.

ČLÁNEK 18

Změny

- 1) Tato Úmluva může být na návrh Smluvní vlády pozměněna některým z postupů uvedených v tomto článku.
- 2) Jednomyslné přijetí změn:
 - (a) Veškeré změny navržené Smluvní vládou musí na její žádost Organizace předat všem Smluvním vládám k posouzení za účelem jednomyslného přijetí.
 - (b) Každá taková změna vstoupí v platnost dvanáct měsíců po dni jejího přijetí všemi Smluvními vládami, pokud není dohodnuto dřívější datum. Pokud Smluvní vláda neoznámí přijetí nebo zamítnutí změny Organizaci do čtyřiaadvaceti měsíců od jejího prvního sdělení, změna je považována za přijatou.
- 3) Změna po posouzení Organizací:
 - (a) Organizace na žádost Smluvní vlády projedná veškeré jí navržené změny této Úmluvy. Pokud je změna přijata dvoutřetinovou většinou přítomných a hlasujících ve Výboru pro námořní bezpečnost Organizace, bude oznámena všem členům Organizace a všem Smluvním vládám nejméně šest měsíců před tím, než ji Organizace bude projednávat.
 - (b) Pokud bude změna přijata dvoutřetinovou většinou hlasů přítomných a hlasujících ve Shromáždění, Organizace bude o jejím přijetí informovat všechny Smluvní vlády.
 - (c) Tato změna vstoupí v platnost dvanáct měsíců po dni, kdy ji přijaly dvě třetiny Smluvních vlád. Tato změna vstoupí v platnost pro všechny Smluvní vlády s výjimkou těch, které před vstoupením změny v platnost učiní prohlášení, že tuto změnu nepřijmou.
 - (d) Shromáždění může dvoutřetinovou většinou hlasů přítomných a hlasujících, včetně dvou třetin vlád zastoupených ve Výboru pro námořní bezpečnost a přítomných a hlasujících v Shromáždění, navrhnout, aby v době přijetí změny bylo rozhodnuto o tom, že je tato změna natolik závažná, že jakákoli Smluvní vláda, která učiní prohlášení podle písmene (c) tohoto odstavce a která změnu nepřijme do dvanácti měsíců po vstupu v platnost, přestává být po uplynutí této lhůty Stranou této Úmluvy. Toto určení bude podmíněno předchozím přijetím dvoutřetinovou většinou Smluvních vlád.

- (e) Nic v tomto odstavci nebrání Smluvní vládě, která podle tohoto odstavce jako první navrhla opatření o změně této Úmluvy, aby v souladu s odstavci (2) nebo (4) tohoto článku kdykoli přijala alternativní opatření, které považuje za žádoucí.
- 4) Změna konferencí:
- (a) Na žádost Smluvní vlády, s níž souhlasí nejméně jedna třetina smluvních vlád, je Organizace povinna svolat konferenci Smluvních vlád k projednání změn k současné Úmluvě.
 - (b) Každou změnu přijatou takovou konferencí dvoutřetinovou většinou Smluvních vlád přítomných a hlasujících oznámí Organizace všem Smluvním vládám k přijetí.
 - (c) Tato změna vstoupí v platnost dvanáct měsíců po dni, kdy ji přijaly dvě třetiny smluvních vlád. Tato změna vstoupí v platnost pro všechny Smluvní vlády s výjimkou těch, které před vstoupením změny v platnost učiní prohlášení, že tuto změnu nepřijmou.
 - (d) Konference svolaná podle písmene (a) tohoto odstavce může dvoutřetinovou většinou hlasů přítomných a hlasujících navrhnout, aby v době přijetí změny bylo rozhodnuto o tom, že je tato změna natolik závažná, že jakákoli Smluvní vláda, která učiní prohlášení podle písmene (c) tohoto odstavce a která změnu nepřijme do dvanácti měsíců po vstupu v platnost, přestává být po uplynutí této lhůty Stranou této Úmluvy.
- (5) Organizace informuje všechny smluvní vlády o všech změnách, které nabývají účinnosti podle tohoto článku, společně s datem, kterým nabývá každá tato změna platnosti.
- (6) Přijetí nebo prohlášení podle tohoto článku se provádí uložením listiny u Organizace, která toto přijetí nebo prohlášení oznámí všem smluvním stranám.

ČLÁNEK 19

Výpověď

- (1) Tato Úmluva může být kdykoli vypovězena kteroukoli Smluvní vládou po uplynutí lhůty pěti let ode dne, kdy Úmluva nabyla pro tuto vládu platnosti.
- (2) Vypovězení se provádí uložením listiny u Organizace, která bude informovat všechny ostatní Smluvní vlády o jeho doručení včetně data, kdy bylo doručeno.
- (3) Výpověď nabývá účinnosti jeden rok po dni, kdy oznámení o ní bylo doručeno Organizaci, nebo po uplynutí jiné delší lhůty, uvedené ve výpovědní listině.

ČLÁNEK 20

Území

- (1) (a) Organizace spojených národů v případech, kdy je správním orgánem určitého území, nebo jakákoli Smluvní vláda odpovědná za mezinárodní vztahy území, musí s takovým územím Úmluvu co nejdříve konzultovat nebo přijmout vhodná opatření pro rozšíření této Úmluvy na toto území a může Organizaci kdykoli písemně oznámit, že tato Úmluva bude rozšířena na toto území.
(b) Tato Úmluva bude rozšířena na území uvedené v tomto oznámení od data obdržení oznámení nebo od jiného data, které může být v oznámení upřesněno.
- (2) (a) Organizace spojených národů nebo kterákoli Smluvní vláda, která učinila prohlášení podle odst. (1) písm. (a) tohoto článku, mohou kdykoli po uplynutí pěti let od data, kdy byla Úmluva rozšířena na jakékoli území, písemným oznámením Organizaci prohlásit, že rozšíření této Úmluvy na jakékoli takové území uvedené v oznámení pozbývá platnosti.
(b) Rozšíření této Úmluvy na jakékoli území uvedené v tomto oznámení pozbývá platnosti po uplynutí jednoho roku nebo po delší lhůtě, která může být uvedena v tomto oznámení, ode dne, kdy Organizace obdržela oznámení.
- (3) Organizace informuje všechny Smluvní vlády o rozšíření této Úmluvy na jakékoli území podle odstavce (1) tohoto článku a o ukončení jakéhokoli takového rozšíření podle ustanovení odstavce (2). V každém případě uvede datum, od kterého rozšíření této Úmluvy pozbylo nebo pozbude platnosti.

ČLÁNEK 21

Uložení a registrace

- (1) Tato Úmluva bude uložena u Organizace a generální tajemník Organizace předá její ověřené kopie všem signatářským vládám a všem vládám, které přistoupily k této Úmluvě.
- (2) Jakmile tato Úmluva nabude platnosti, bude odeslána generálním tajemníkem Organizace k registraci a ke zveřejnění generálnímu tajemníkovi OSN, podle článku 102 Charty OSN.

ČLÁNEK 22

Jazyky

Úmluva je předložena v jediném vyhotovení, v jazyce anglickém a francouzském, přičemž oba texty mají stejnou platnost. Oficiální překlady do ruštiny a španělštiny budou připraveny a uloženy s podepsaným originálem.

NA DŮKAZ ZDE UVEDENÉHO níže podepsaní, zplnomocnění svými vládami pro tento účel, podepsali tuto Úmluvu.

DÁNO v Londýně dne 23. června 1969.

PŘÍLOHA I

PRAVIDLA PRO STANOVENÍ HRUBÉ A ČISTÉ PROSTORNOSTI LODÍ

Pravidlo 1

Obecně

- (1) Prostornost lodi zahrnuje hrubou prostornost a čistou prostornost.
- (2) Hrubá prostornost a čistá prostornost musí být určena v souladu s ustanoveními těchto Pravidel.
- (3) Hrubou a čistou prostornost nových typů plavidel, jejichž konstrukční znaky umožňují nepřiměřené nebo neuskutečnitelné uplatňování ustanovení těchto Pravidel, stanoví Správa. Je-li prostornost určena tímto způsobem, Správa Organizaci sdělí, jakou metodu k tomuto účelu použila, aby Organizace mohla informovat Smluvní vlády.

Pravidlo 2

Definice pojmů Přílohy

- (1) Horní paluba
Horní paluba je nejvyšší celá paluba vystavená povětrnostním vlivům a moři, jejíž všechny otvory jsou vybaveny stálými prostředky uzavření před povětrnostními vlivy a pod níž jsou všechny otvory na stranách lodi vybaveny trvalými prostředky vodotěsného uzavření. U lodí, které mají stupňovitou horní palubu, se za horní palubu považuje nejnižší linie otevřené paluby a pokračování této linie rovnoběžně s horní částí paluby.
- (2) Konstrukční výška lodi
 - (a) Konstrukční výška lodi je svislá vzdálenost měřená na boku lodi od horní části kýlu ke spodní straně horní paluby. U dřevěných lodí a lodí smíšené konstrukce se vzdálenost měří od dolní hrany konstrukční výšky kýlu. Pokud má dolní část ve středu lodi dutý tvar nebo tam, kde se používají silné kýlové pásy, se měří vzdálenost od bodu, kde linie plochy dna směřující dovnitř protíná bok kýlu.

- (b) U lodí, které mají oblé okraje paluby, se konstrukční výška lodi měří do bodu, kde se protíná rovina paluby s boční obšívkou v prodloužení tak, jako kdyby okraje paluby byly ostré.
- (c) Pokud je horní paluba stupňovitá a vyvýšená část paluby sahá až do bodu, v němž se má určit konstrukční výška lodi, měří se konstrukční výška k referenční linii, která vychází z nižší části paluby rovnoběžně s vyvýšenou částí.
- (3) Šířka
Šířkou se u lodí s kovovou obšívkou rozumí maximální šířka měřená uprostřed lodě od vnitřní základní čáry a u lodí s obšívkou z jiného materiálu měřená mezi vnějším okrajem trupu.
- (4) Uzavřené prostory
Uzavřenými prostory jsou všechny prostory, které jsou ohraničeny lodním trupem, pevnými nebo přenosnými příčkami či přepážkami, palubami nebo kryty jinými, než jsou pevná nebo pohyblivá zastínění. Přerušování paluby ani otvor v lodním trupu, v palubě, v krytu prostoru, v příčkách nebo přepážkách prostoru, ani nepřítomnost takové příčky či přepážky nebrání tomu, aby byl tento prostor součástí uzavřeného prostoru.
- (5) Vyloučené prostory
Bez ohledu na ustanovení odstavce (4) tohoto Pravidla se prostory uvedené v pododstavcích (a) až (e) včetně tohoto odstavce nazývají vyloučené prostory a nebudou zahrnuty do objemu uzavřených prostor s výjimkou případů, kdy takový prostor splňuje alespoň jednu z následujících tří podmínek, a pak se považuje za uzavřený prostor:
- prostor je vybaven regály nebo jinými prostředky pro zajištění nákladu nebo zásob;
 - otvory jsou vybaveny jakýmkoli prostředky uzavírání;
 - konstrukce umožňuje uzavření těchto otvorů:
- (a) (i) Prostor uvnitř konstrukce proti koncovému otvoru, který se rozprostírá od paluby k palubě, s výjimkou zavěšené clony o hloubce nepřesahující o více než 25 milimetrů hloubku přilehlých nosníků paluby, přičemž tento otvor má šířku rovnající se nebo větší 90 % šířky paluby v linii otvoru prostoru. Toto ustanovení se uplatňuje tak, aby vyloučily z uzavřených prostorů pouze prostory mezi skutečným koncovým

otvorem a linií vedenou rovnoběžně s linií nebo stranou otvoru ve vzdálenosti od otvoru rovnající se jedné polovině šířky paluby na linií otvoru (obrázek 1 v Dodatku 1).

- (a) (ii) Pokud by šířka prostoru z důvodu jakéhokoli uspořádání, s výjimkou sbíhání vnější obšívky, činila méně než 90 procent šířky paluby, je z objemu uzavřených prostorů vyloučen pouze prostor mezi linií otvoru a rovnoběžnou linií protínající místo, kde se šířka plavidla rovná nebo je menší než 90 procent šířky paluby (obrázky 2, 3 a 4 v Dodatku 1).
- (a) (iii) Pokud úsek, který je zcela otevřený, s výjimkou hrazení paluby nebo otevřených zábradlí, odděluje libovolné dva prostory, jejichž vyloučení je povoleno podle pododstavců (a) (1) a/nebo (a) (ii), prostor nebude vyloučen, jestliže je oddělení mezi oběma prostory menší než polovina šířky paluby v nejužším místě ve směru oddělení (obrázky 5 a 6 v Dodatku 1).
- (b) Prostor pod zakrytím horní paluby vystavený povětrnostním vlivům a moři, který nemá na stranách vystavených těmto vlivům jiné spojení s trupem lodi než vzpěry zajišťující její oporu. V takovém prostoru může být na boku lodi namontováno nebo pomocí vzpěr upevněno otevřené zábradlí nebo hrazení paluby a zavěšená clona, pokud je vzdálenost mezi horní částí zábradlí nebo hrazení a clonou nejméně 0,75 m nebo jedna třetina výšky prostoru, podle toho, která hodnota je větší (obrázek 7 v Dodatku 1).
- (c) Prostor v příčné konstrukci v přímém směru opačných bočních otvorů o výšce nejméně 0,75 metru nebo třetinu výšky konstrukce, podle toho, která hodnota je větší. Je-li otvor v takovéto konstrukci pouze na jedné straně, musí být prostor, který má být vyloučen z objemu uzavřených prostorů, omezen od otvoru směrem dovnitř na nejvýše polovinu šířky paluby v místě otvoru (obrázek 8 v Dodatku 1).
- (d) Prostor v konstrukci bezprostředně pod otevřeným otvorem v horní části paluby za předpokladu, že takový otvor je vystaven povětrnostním vlivům a prostor vyloučený z uzavřených prostorů je omezen na plochu otvoru (obrázek 9 v Dodatku 1).

- (e) Výřez v přepážce ohraničující konstrukci, který je vystaven povětrnostním vlivům a jehož otvor se rozprostírá od paluby k palubě bez jakýchkoli prostředků uzavření, za předpokladu, že vnitřní šířka není větší než šířka na vstupu a její rozšíření do konstrukce není větší než dvojnásobek šířky na vstupu (obrázek 10 v Dodatku 1).

(6) Cestující

Cestující je každá osoba vyjma:

- (a) velitele lodi a členů lodní posádky nebo jiných osob, jež jsou v jakékoli funkci na lodi zaměstnání nebo zapojení do provozu této lodi a
(b) dítěte ve věku do jednoho roku.

(7) Nákladové prostory

Nákladové prostory, které mají být zahrnuty do výpočtu čisté prostornosti, jsou uzavřené prostory určené pro přepravu nákladu, který má být vyložen z lodi, za předpokladu, že tyto prostory byly zahrnuty do výpočtu hrubé prostornosti. Takové nákladové prostory musí být certifikovány trvalým označením s písmeny CC (nákladní prostor) tak, aby byly snadno viditelné a neměly by být menší než 100 milimetrů.

(8) Odolnost vůči povětrnostním vlivům

Odolnost vůči povětrnostním vlivům znamená, že se za jakéhokoli stavu moře nedostane voda do lodi.

Pravidlo 3

Hrubá prostornost

Hrubou prostornost (GT) lodi lze stanovit podle následujícího vzorce:

$$GT = K_1 V$$

kde: V = celkový objem všech uzavřených prostor lodi v metrech krychlových,

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (nebo jak je uvedeno v Dodatku 2).

Pravidlo 4

Čistá prostornost

- (1) Čistou prostornost (NT) lodi lze stanovit podle následujícího vzorce:

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

ve kterém

- (a) faktor $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ nesmí být větší než jednotka;
- (b) termín $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ nesmí být menší než 0,25 GT;
- (c) NT nesmí být menší než 0,30 GT

a ve kterém:

V_c = celkový objem nákladových prostor v metrech krychlových,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (nebo jak je uvedeno v Dodatku 2),

$K_3 = 1,25 \frac{GT + 100\,000}{10\,000}$,

D = konstrukční výška lodi v metrech měřená uprostřed lodi, jak je uvedeno v Pravidle 2(2),

d = konstrukční ponor v metrech měřený uprostřed lodi, jak je uvedeno v odstavci (2) tohoto Pravidla,

N_1 = počet cestujících v kabinách s maximálně 8 lůžky,

N_2 = počet ostatních cestujících,

$N_1 + N_2$ = celkový počet cestujících, které může loď přepravovat, jak je uvedeno v osvědčení lodi pro osobní přepravu; pokud je $N_1 + N_2$ menší než 13, N_1 a N_2 se považuje za nulu.

GT = hrubá prostornost lodi stanovená v souladu s ustanoveními Pravidla 3.

- (2) Konstrukční ponor (d) uvedený v odstavci (1) tohoto Pravidla je jeden z následujících ponorů:
- (a) u lodí, na které se vztahuje Mezinárodní úmluva o volném okraji, je to ponor odpovídající ponorové značce ve slané vodě v létě (odlišný od ponorových značek pro přepravu dřeva) stanovený v souladu s Úmluvou;
 - (b) u osobních lodí je to ponor odpovídající nejnižší vodorysce dělení stanovený podle platné Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři nebo případně jiné mezinárodní dohody;
 - (c) u lodí, na které se nevztahuje Mezinárodní úmluva o volném okraji, ale kterým byly stanoveny ponorové značky v souladu s vnitrostátními požadavky, je to ponor odpovídající ponorové značce ve slané vodě v létě;
 - (d) u lodí, kterým nebyla stanovena ponorová značka, ale jejichž ponor je omezený v souladu s vnitrostátními požadavky, je to maximální přípustný ponor;
 - (e) u ostatních lodí je to 75 procent konstrukční výšky měřené uprostřed lodi, jak je uvedeno v Pravidle 2(2).

Pravidlo 5

Změna čisté prostornosti

- (1) Pokud se změná charakteristiky lodí, jako např. V , V_e , d , N_1 nebo N_2 , jak je uvedeno v Pravidlech 3 a 4, a pokud taková změna vede ke zvýšení její čisté prostornosti stanovené v souladu s ustanoveními Pravidla 4, musí se neprodleně stanovit čistá prostornost lodí odpovídající novým charakteristikám.
- (2) Loď, které byly stanoveny ponorové značky uvedené v čl. 2 odst. 2 písm. (a) a odst. 2 písm. (b) Pravidla 4, bude přidělena pouze jedna čistá prostornost, stanovená v souladu s ustanoveními Pravidla 4, přičemž tato prostornost musí odpovídat přidělené ponorové značce pro námořní dopravu, již loď vykonává.

- (3) Pokud se změni charakteristiky lodi, jako např. V , V_c , d , N_1 nebo N_2 , jak je uvedeno v Pravidlech 3 a 4, nebo pokud se příslušná stanovená ponorová značka uvedená v odstavci (2) tohoto předpisu změni v důsledku změny námořní dopravy, již loď vykonává, a pokud taková změna vede k poklesu její čisté prostornosti stanovené v souladu s ustanoveními Pravidla 4, nový Mezinárodní výměrný list (1969), ve kterém je uvedena takto stanovená čistá prostornost, lze vydat nejdříve po dvanácti měsících od data vydání stávajícího výměrného listu;

za předpokladu, že tento požadavek neplatí:

- (a) pokud je loď převedena pod vlajku jiného státu,
- (b) pokud loď prochází změnami nebo úpravami, které Správa považuje za významné, jako např. odstranění nadstavby, která vyžaduje stanovení nové ponorové značky, nebo
- (c) pro osobní lodě, které slouží k přepravě velkého počtu cestujících na palubách bez ubytování v rámci zvláštních přeprav, například při přepravě poutníků.

Pravidlo 6

Výpočet objemů

- (1) Všechny objemy zahrnuté do výpočtu hrubé a čisté prostornosti se měří bez ohledu na umístění izolace a podobně, k vnitřní straně obšívky nebo k vnitřní straně plátů ohraničujících prostory tvořící nosnou součást konstrukce v případě kovové konstrukce plavidla, a k vnějšímu povrchu obšívky nebo k vnitřní straně stěn ohraničujících prostory tvořící nosnou součást konstrukce v případě lodí zhotovených z jakéhokoli jiného materiálu.

- (2) Do celkového objemu musí být zahrnuty i přídatné konstrukce lodi.
- (3) Objemy prostorů vystavených moři lze z celkového objemu vyloučit.

Pravidlo 7

Měření a výpočet

- (1) Všechna měření použitá při výpočtu objemů se zaokrouhlují na centimetry.
- (2) Objemy se vypočítávají podle obecně uznávaných metod pro daný prostor a s přesností přijatelnou pro Správu.
- (3) Výpočet musí být dostatečně podrobný, aby umožnil snadnou kontrolu.

DODATEK 1

NÁKRESY UVEDENÉ V PRAVIDLE 2 (5).

NA NÁSLEDUJÍCÍCH NÁKRESECH: O = VYLOUČENÝ PROSTOR.

C = UZAVŘENÝ PROSTOR.

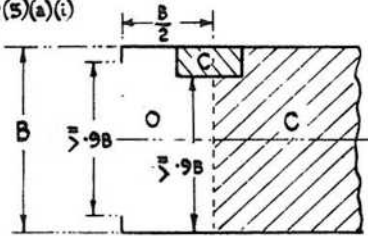
I = PROSTOR POVAŽOVANÝ ZA UZAVŘENÝ.

SKLONĚNÉ ČÁSTI ZAHRNUTÉ MEZI UZAVŘENÉ PROSTORY.

B = ŠÍŘKA PALUBY V MÍSTĚ OTVORU

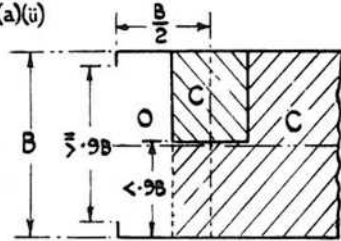
U LODÍ SE ZAOBLENOU OKRAJNICÍ SE ŠÍŘKA MĚŘÍ PODLE OBR. 11

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



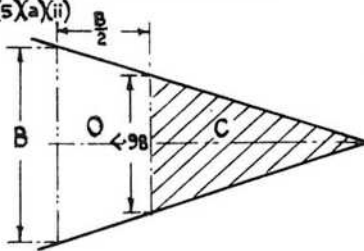
Obr. 1

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



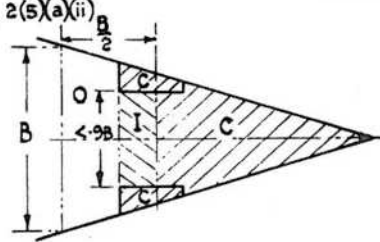
Obr. 2

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



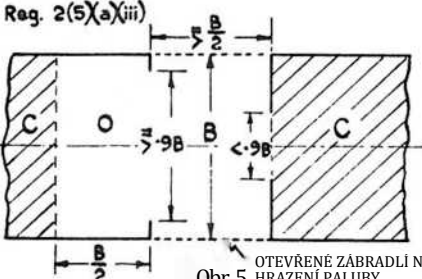
Obr. 3

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



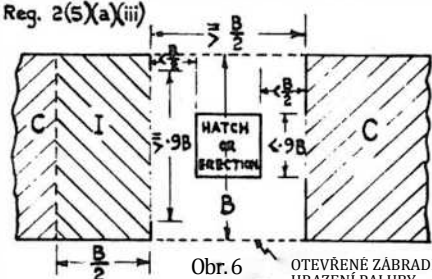
Obr. 4

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



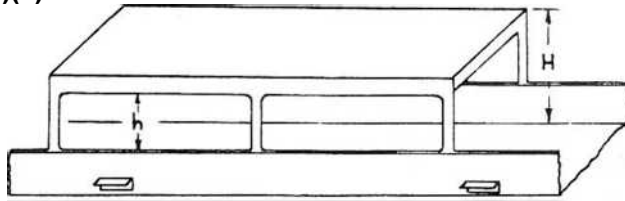
Obr. 5
OTEVŘENÉ ZÁBRADLÍ NEBO
HRAZENÍ PALUBY

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



Obr. 6
OTEVŘENÉ ZÁBRADLÍ NEBO
HRAZENÍ PALUBY

Prav. 2 (5)(b)

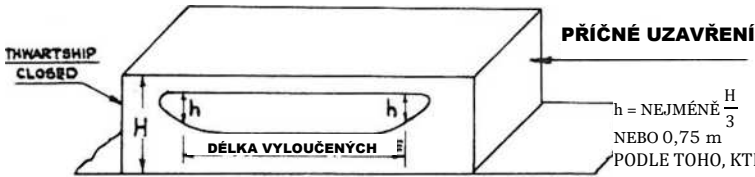


$h = \text{NEJMÉNĚ } \frac{H}{3}$
NEBO 0,75 m
PODLE TOHO,
KTERÝ ROZMĚR
JE VĚTŠÍ.

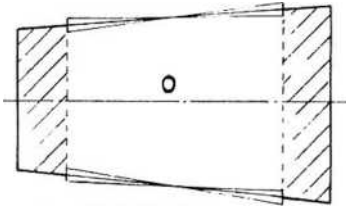
Obr. 7

**Prav.
2(5)(c)**

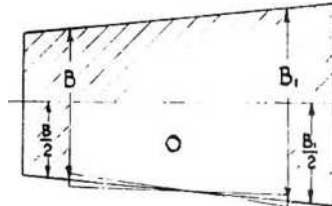
**PŘÍČNÉ
UZAVŘE**



$h = \text{NEJMÉNĚ } \frac{H}{3}$
NEBO 0,75 m
PODLE TOHO, KTERÝ ROZMĚR JE VĚTŠÍ.

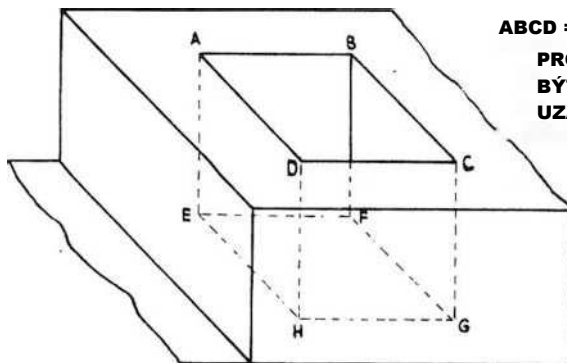


OTVORY NA PROTILEHLÝCH STRANÁCH



OTVOR POUZE NA JEDNÉ

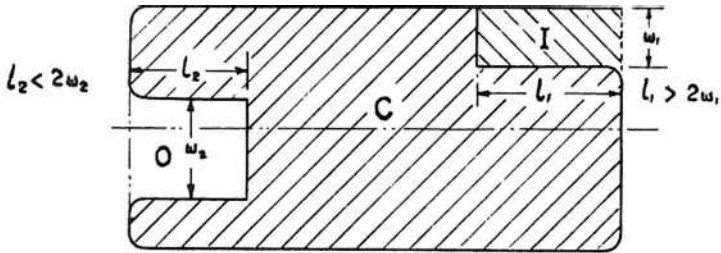
**Prav.
2(5)(d)**



**ABCD = OTVOR V PALUBĚ.
PROSTOR ABCDEFGH MUSÍ
BÝT VYLOUČEN Z
UZAVŘENÝCH PROSTOR.**

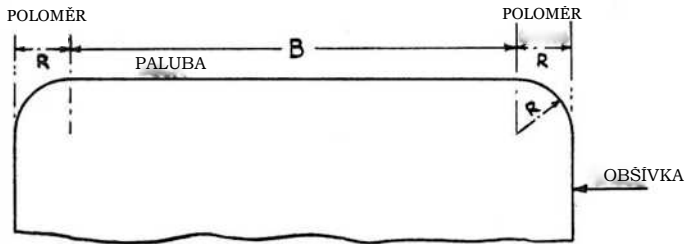
Obr. 9

Prav. 2(5)(e)



Obr. 10

LODĚ SE ZAOBLENOU OKRAJNICÍ



Obr. 11

DODATEK 2

KOEFICIENTY K₁ A K₂ UVEDENÉ V PRAVIDLECH 3 A 4(1)

V nebo V_c = objem v metrech krychlových

V nebo V _c	K ₁ nebo K ₂	V nebo V _c	K ₁ nebo K ₂	V nebo V _c	K ₁ nebo K ₂	V nebo V _c	K ₁ nebo 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	0,3153	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

Koeficienty K₁ nebo K₂ ve středních hodnotách V nebo V_c se stanoví lineární interpolací.

PŘÍLOHA II

OSVĚDČENÍ

MEZINÁRODNÍ VÝMĚRNÝ LIST (1969)

(oficiální pečeť)

Vydáno podle ustanovení Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969 pod vedením vlády

.....
(úplné oficiální označení země),
pro které Úmluva vstoupila v platnost dne19..
Vydal(a).....
(úplné oficiální označení příslušné osoby nebo organizace uznané podle ustanovení Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969.)

Jméno lodi	Volací znak	Rejstříkový přístav	*Datum

* Datum, kdy byl kýl položen nebo kdy loď byla v podobném stadiu stavby (článek 2 odst. (6)), případně datum, kdy loď prošla změnami nebo úpravami významnější povahy (čl. 3 odst. 2 písm. (b)).

ZÁKLADNÍ ROZMĚRY

Délka (článek 2 odst. (8))	Šířka (Pravidlo 2 odst. (3))	Konstrukční výška měřená uprostřed horní paluby (Pravidlo 2 odst. (3))

PROSTORNOSTI LODI:

HRUBÁ PROSTORNOST
ČISTÁ PROSTORNOST

Tímto se potvrzuje, že prostornost této lodi byla stanovena v souladu s ustanoveními Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969.

Vydáno v19..
(místo vydání osvědčení) (datum vydání)

.....
(podpis úředníka vydávajícího osvědčení) a / nebo (pečeť vydávajícího orgánu)

Po podpisu se přidá následující odstavec:
Níže podepsaný prohlašuje, že je tímto uvedenou Vládou řádně zmocněn k vydání tohoto osvědčení.

.....
(Podpis)

PROSTORY ZAHRNUTÉ DO VÝPOČTU PROSTORNOSTI					
HRUBÁ PROSTORNOST			ČISTÁ PROSTORNOST		
Název prostoru	Umístění	Délka	Název prostoru	Umístění	Délka
Podpalubi					
			POČET CESTUJÍCÍCH (Pravidlo 4(1)) Počet cestujících v kabinách s maximálně 8 lůžky Počet ostatních cestujících		
VYLOUČENÉ PROSTORY (Pravidlo 2(5)) Výše uvedené prostory, které zahrnují uzavřené i vyloučené prostory, by měly být označeny hvězdičkou (*).			KONSTRUKČNÍ PONOR (Pravidlo 4(2))		
Datum a místo prvního měření					
Datum a místo posledního měření					
POZNÁMKY:					

Dodatek 2

DOPORUČENÍ

Konference přijala následující doporučení:

Doporučení 1

Přijetí Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969

Konference doporučuje, aby Vlády přijaly Mezinárodní úmluvu o vyměřování lodí z roku 1969 co nejdříve.

Doporučení 2

Uplatnění hrubé a čisté prostornosti

Konference doporučuje, aby byla hrubá a čistá prostornost stanovena v souladu s ustanoveními Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969 přijata jako parametry, na které se vztahují tyto pojmy v úmluvách, zákonech a nařízeních a také jako podklad pro statistické údaje týkající se celkové velikosti nebo užitečné kapacity obchodních lodí. Kromě toho, s vědomím, že přechod od stávajících systémů měření prostornosti na nový systém stanovený v Úmluvě by měl mít co možná nejméně možný dopad na ekonomiku obchodní lodní dopravy a přístavních operací, Konference doporučuje, aby Smluvní vlády, přístavní orgány a všechny ostatní subjekty, které stanovují poplatky na základě prostornosti, pečlivě zvážily, který parametr je dle současné praxe nejvhodnější.

Doporučení 5

Jednotná interpretace definice pojmů

Konference uznává, že definice některých pojmů používaných v Mezinárodní úmluvě o vyměřování lodí z roku 1969, jako jsou „délka“, „šířka“, „cestující“ a „odolnost vůči povětrnostním vlivům“, jsou totožné s definicemi obsaženými v jiných úmluvách, které jsou uloženy u Mezivládní námořní poradní organizace, a doporučuje, aby Smluvní vlády učinily kroky, které zajistí jednotné a konzistentní vymezení pojmů použitých v těchto úmluvách.

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE
ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE
DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE
ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

1. Recognizing that the establishment of a universal system of tonnage measurement for ships engaged on international voyages should constitute an important contribution to maritime transport, a Conference was held in London from 27 May to 23 June 1969, upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, for the purpose of drawing up an International Convention on Tonnage Measurement of Ships.

2. The Governments of the following States were represented by delegations at the Conference:

Argentina	Liberia
Australia	Malagasy Republic
Belgium	Mexico
Brazil	Netherlands
Bulgaria	New Zealand
Cameroon	Nigeria
Canada	Norway
China, Republic of	Pakistan
Czechoslovakia	Peru
Denmark	Philippines
Federal Republic of Germany	Poland
Finland	Portugal
France	South Africa
Ghana	Spain
Greece	Sweden
Guatemala	Switzerland
Iceland	Union of Soviet
India	Socialist Republics
Indonesia	United Arab Republic
Ireland	United Kingdom
Israel	United States of
Italy	America
Japan	Venezuela
Korea, Republic of	Viet-Nam, Republic of
Kuwait	Yugoslavia

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by observers:

Barbados	Iraq
Cambodia	Jordan
Holy See	Thailand
Hong Kong	

4. The following non-governmental organizations were represented at the Conference by observers:

International Association of Ports and Harbors
International Chamber of Shipping
International Shipping Federation
Permanent International Association of
Navigation Congresses

5. The Suez Canal Authority and the Panama Canal Company were also represented at the Conference by observers.

6. Admiral Edwin J. Roland (United States of America) was elected President of the Conference.

7. Mr. W. Milewski (Poland), Captain R.J.R. de Mattos (Brazil), Mr. Y.S. Kasbekar (India) and Mr. Y.K. Quartey (Ghana) were elected Vice-Presidents of the Conference.

8. The Secretary-General of the Conference was Mr. Colin Goad (Secretary-General of the Organization); the Deputy Secretary-General of the Conference was Mr. Jean Quéguiner (Deputy Secretary-General of the Organization); and the Executive Secretary of the Conference was Mr. V. Nadeinski (Secretary of the Maritime Safety Committee of the Organization).

9. The Conference established four Committees for the accomplishment of its work:

General Committee

Chairman: Mr. R. Vancraeynest (Belgium)
Vice-Chairman: Dr. P. Nikolić (Yugoslavia)

Technical Committee

Chairman: Mr. L. Spinelli (Italy)
Vice-Chairman: Mr. P. Eriksson (Sweden)

Drafting Committee

Chairman: Mr. W.J. Madigan (United Kingdom)
Vice-Chairman: Mr. N.I. Glukhov (Union of Soviet
Socialist Republics)

Credentials Committee

Chairman: Mr. A. von der Becke (Argentina)
Vice-Chairman: Mr. I.C. Edet (Nigeria)

10. The documentation of the Conference, used as a basis for its discussions, included three proposals for a universal system of tonnage measurement, each consisting of a draft text of a Convention with annexed Regulations and Tonnage Certificate prepared by the Maritime Safety Committee of the Organization, together with comments thereon submitted by various Governments and additional proposals by Governments.

11. As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the Committees and in the records of the Plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and accession the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

12. The Conference adopted three Recommendations arising from its deliberations. These Recommendations relate to:

- (1) Acceptance of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
- (2) Uses of gross and net tonnages.
- (3) Uniform interpretation of definitions of terms.

13. The text of this Final Act, being in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the attached texts of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, and of the Recommendations of the Conference, which are in the English and French languages, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Convention and Recommendations shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General of the Organization shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention and the Recommendations, to each of the Governments invited to be represented at this Conference.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed
their signatures to this Final Act.

DONE at London this twenty-third day of June
one thousand nine hundred and sixty-nine.

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE
DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

1. L'établissement d'un système universel de jaugeage des navires qui effectuent des voyages internationaux ayant été reconnu comme étant d'une grande importance pour les transports maritimes, une Conférence s'est tenue à Londres du 27 mai au 23 juin 1969, sur l'invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, en vue d'établir une Convention internationale sur le jaugeage des navires.

2. Les Gouvernements des Etats suivants étaient représentés par des délégations à la Conférence :

Afrique du Sud	Mexique
Argentine	Nigéria
Australie	Norvège
Belgique	Nouvelle-Zélande
Brésil	Pakistan
Bulgarie	Pays-Bas
Cameroun	Pérou
Canada	Philippines
Chine (République de)	Pologne
Corée (République de)	Portugal
Danemark	République arabe unie
Espagne	République fédérale
Etats-Unis d'Amérique	d'Allemagne
Finlande	République malgache
France	Royaume-Uni de Grande-
Ghana	Bretagne et d'Irlande
Grèce	du Nord
Guatemala	Suède
Inde	Suisse
Indonésie	Tchécoslovaquie
Irlande	Union des Républiques
Islande	socialistes soviétiques
Israël	Venezuela
Italie	Viet-Nam (République du)
Japon	Yougoslavie
Koweït	
Libéria	

3. Des observateurs désignés par les Gouvernements des Etats suivants ont assisté à la Conférence :

Barbade	Jordanie
Cambodge	Saint-Siège
Hong-Kong	Thaïlande
Irak	

4. Des observateurs désignés par les organisations non gouvernementales suivantes ont assisté à la Conférence :

Association internationale des ports
Association internationale permanente des congrès
de navigation
Chambre internationale de la marine marchande
Fédération internationale des armateurs

5. L'Administration du canal de Suez et la Compagnie du canal de Panama étaient représentées à la Conférence par des observateurs.

6. L'amiral Edwin J. Roland (Etats-Unis d'Amérique) a été élu président de la Conférence.

7. M. W. Milewski (Pologne), M. R.J.R. de Mattos (Brésil), M. Y.S. Kasbekar (Inde) et M. Y.K. Quartey (Ghana) ont été élus vice-présidents de la Conférence.

8. Le Secrétaire général de la Conférence était M. Colin Goad (Secrétaire général de l'Organisation inter-gouvernementale consultative de la navigation maritime), le Secrétaire général adjoint M. Jean Quéguiner (Secrétaire général adjoint de l'Organisation) et le Secrétaire exécutif M. V. Nadeinski (Secrétaire du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation).

9. Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les quatre comités ou commissions ci-après :

Comité général

Président :	M. R. Vancraeynest (Belgique)
Vice-président :	M. P. Nikolić (Yougoslavie)

Commission technique

Président :	M. L. Spinelli (Italie)
Vice-président :	M. P. Eriksson (Suède)

Comité de rédaction

Président :	M. W.J. Madigan (Royaume-Uni)
Vice-président :	M. N.I. Gloukhov (Union des Républiques socialistes soviétiques)

Commission de vérification des pouvoirs

Président : M. A. von der Becke (Argentine)
Vice-président : M. I.C. Edet (Nigéria)

10. La documentation qui a servi de base aux débats de la Conférence comprenait trois propositions relatives à un système universel de jaugeage, composées toutes trois d'un projet de texte de Convention (avec les règles et le certificat de jaugeage y annexés) élaboré par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, ainsi que des observations et des propositions supplémentaires présentées par certains gouvernements.

11. A la suite de ses délibérations, qui sont reproduites dans les comptes rendus et rapports des différents comités ou commissions ainsi que dans les comptes rendus des séances plénières, la Conférence a élaboré et ouvert à la signature et à l'adhésion la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

12. La Conférence a adopté trois recommandations au cours de ses délibérations. Ces recommandations ont trait à :

1) L'approbation de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

2) L'utilisation de la jauge brute et de la jauge nette.

3) L'interprétation uniforme des définitions.

13. Le texte du présent Acte final, établi en un seul exemplaire original dans les langues anglaise, française, russe et espagnole, auquel sont joints le texte de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et le texte des recommandations de la Conférence, en langues anglaise et française, est déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Des traductions officielles de la Convention et des recommandations jointes seront établies en langues russe et espagnole et seront déposées avec le présent Acte final. Le Secrétaire général de l'Organisation adressera une copie certifiée conforme de

l'Acte final, ainsi que des copies certifiées conformes des traductions officielles de la Convention et des recommandations, dès qu'elles seront établies, à chacun des gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

FAIT A LONDRES, ce vingt-trois juin mil neuf cent soixante-neuf.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 года

1. Призная, что установление универсальной системы обмера судов, совершающих международные рейсы, явилось бы важным вкладом в морское судоходство, Межправительственной Морской Консультативной Организацией с 27 мая по 23 июня 1969 года в Лондоне была созвана Конференция для выработки Международной конвенции по обмеру судов.

2. Правительства следующих Государств были представлены на конференции делегациями:

Австралии	Нидерландов
Аргентины	Новой Зеландии
Бельгии	Норвегии
Болгарии	Объединенной Арабской
Бразилии	Республики
Венесуэлы	Пакистана
Вьетнамской Республики	Перу
Ганы	Польши
Гватемалы	Португалии
Греции	Соединенного Королевства
Дании	Великобритании и
Израиля	Северной Ирландии
Индии	Соединенных Штатов Америки
Индонезии	Союза Советских Социалисти-
Ирландии	ческих Республик
Исландии	Федеративной Республики
Испании	Германии
Италии	Филиппин
Камеруна	Финляндии
Канады	Франции
Китайской Республики	Чехословакии
Корейской Республики	Швейцарии
Кувейта	Швеции
Либерии	Югославии
Мальгашской Республики	Южной Африки и
Мексики	Японии
Нигерии	

3. Правительства следующих государств были представлены на Конференции наблюдателями:

Барбадоса	Ирака
Ватикана	Камбоджи
Гонконга	Таиланда
Иордании	

4. Наблюдателями на Конференции были представлены следующие неправительственные организации:

Международная ассоциация портов и гаваней
Международная палата судоходства
Международная федерация судовладельцев
Постоянная международная ассоциация конгрессов
по судоходству.

5. Наблюдателями на Конференции были также представлены Управление Суэцкого канала и Компания Панамского канала.

6. Председателем Конференции был избран адмирал Эдвин Дж.Роланд (США).

7. Заместителями Председателя Конференции были избраны: г-н В.Милевский (Польша), капитан Р.Дж.Р. де Маттос (Бразилия), г-н Я.С.Касбекар (Индия), г-н И.К.Кворти (Гана).

8. Генеральным Секретарем Конференции был г-н Колин Гоуд (Генеральный Секретарь Межправительственной Морской Консультативной Организации); Заместителем Генерального Секретаря Конференции был г-н Жан Кегинз (Заместитель Генерального Секретаря Организации); Исполнительным Секретарем Конференции был г-н В.Надеинский (Секретарь Комитета по безопасности на море Межправительственной Морской Консультативной Организации).

9. Для выполнения своей работы Конференция образовала четыре комитета:

Генеральный Комитет:

Председатель:	г-н Р.Банкрейнест (Бельгия)
Заместитель Председателя:	д-р П.Николич (Югославия)

Технический Комитет

Председатель:	г-н М.Спинелли (Италия)
Заместитель Председателя:	г-н П.Эрикссон (Швеция)

Редакционный Комитет

Председатель:	г-н В.Дж.Мэдиган (Соединенное Королевство)
Заместитель Председателя:	г-н Н.И.Глухов (Союз Советских Социалистических Республик)

Комитет по проверке полномочий

Председатель:	г-н А. фон дер Бекке (Аргентина)
Заместитель Председателя:	г-н И.К. Эдет (Нигерия)

10. В документацию Конференции, послужившую основой для обсуждений, было включено три предложения универсальной системы обмера судов, каждое из которых состояло из проекта Конвенции с приложенными правилами и Мерительным Свидетельством, подготовленными Комитетом по безопасности на море Организации, вместе с замечаниями по ним, представленными различными Правительствами, и дополнительными предложениями Правительств.

11. Конференция в результате обсуждений, изложенных в протоколах и докладах Комитетов, а также в протоколах пленарных заседаний, подготовила и открыла для подписания и присоединения Международную Конвенцию по обмеру судов 1969 года.

12. Конференция приняла три Рекомендации по вопросам, возникшим в ходе обсуждения. Эти Рекомендации касаются:

1. Принятия Международной Конвенции по обмеру судов 1969 года.
2. Применения валовой и чистой вместимости.
3. Однообразного толкования терминов.

13. Оригинал настоящего Заключительного Акта на английском, французском, русском и испанском языках вместе с приложенными текстами Международной Конвенции по обмеру судов 1969 года и Рекомендаций Конференции на английском и французском языках будут сданы на хранение Межправительственной Морской Консультативной Организации. Официальные переводы Конвенции и Рекомендаций на русский и испанский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с настоящим Заключительным Актом. Генеральный Секретарь Организации разошлет заверенные копии настоящего Заключительного Акта, а также заверенные копии официальных переводов Конвенции и Рекомендаций после того, как они будут подготовлены, каждому Правительству, приглашенному на настоящую Конференцию.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся поставили свои подписи под настоящим Заключительным Актом.

СОВЕРШЕНО в Лондоне двадцать третьего июня тысяча девятьсот шестьдесят девятого года.

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL
SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

1. Reconociendo que el establecimiento de un sistema universal de arqueo de los buques que efectúen viajes internacionales constituiría una importante contribución al transporte marítimo, se celebró en Londres del 27 de mayo al 23 de junio de 1969 una Conferencia, por invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, a fin de redactar un Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques.

2. Estuvieron representados por delegaciones en la Conferencia los Gobiernos de los Estados siguientes:

Argentina	Japón
Australia	Kuwait
Bélgica	Liberia
Brasil	México
Bulgaria	Nigeria
Camerún	Noruega
Canadá	Nueva Zelandia
Corea, República de	Países Bajos
Checoslovaquia	Pakistán
China, República de	Perú
Dinamarca	Polonia
España	Portugal
Estados Unidos de América	Reino Unido
Filipinas	República Árabe Unida
Finlandia	República Federal de Alemania
Francia	República Malgache
Ghana	Sudáfrica
Grecia	Suecia
Guatemala	Suiza
India	Unión de Repúblicas
Indonesia	Socialistas Soviéticas
Irlanda	Venezuela
Islandia	Vietnam, República de
Israel	Yugoslavia
Italia	

3. Los Gobiernos de los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

Barbados	Jordania
Camboya	Santa Sede
Hong-Kong	Tailandia
Irak	

4. Las siguientes organizaciones no gubernamentales estuvieron representadas en la Conferencia por observadores:

Asociación Internacional de Juntas Portuarias
Cámara Internacional de Navegación
Federación Internacional de Navegación
Asociación Permanente Internacional de los
Congresos de Navegación

5. También estuvieron representadas en la Conferencia por observadores la Administración del Canal de Suez y la Compañía del Canal de Panamá.

6. El Almirante Edwin J. Roland (Estados Unidos de América) fue elegido Presidente de la Conferencia.

7. El Sr. W. Milewski (Polonia), el Capitán R.J.R. de Mattos (Brasil), el Sr. Y.S. Kasbecar (India) y el Sr. Y.K. Quartey (Ghana) fueron elegidos Vicepresidentes de la Conferencia.

8. Actuaron como: Secretario General de la Conferencia, el Sr. Colin Goad (Secretario General de la Organización); Secretario General Adjunto de la Conferencia, el Sr. Jean Quéguiner, (Secretario General Adjunto de la Organización); y Secretario Ejecutivo de la Conferencia, el Sr. V. Nadeinski (Secretario del Comité de Seguridad Marítima de la Organización).

9. Para realizar sus trabajos la Conferencia constituyó cuatro comisiones:

Comisión General

Presidente: Sr. R. Vancraeynest (Bélgica)
Vicepresidente: Sr. P. Nikolić (Yugoslavia)

Comisión Técnica

Presidente: Sr. L. Spinelli (Italia)
Vicepresidente: Sr. P. Eriksson (Suecia)

Comisión de Redacción

Presidente: Sr. W.J. Madigan (Reino Unido)
Vicepresidente: Sr. N.I. Glukhov (Unión de
Repúblicas Socialistas Soviéticas)

Comisión de Credenciales

Presidente: Sr. A. von der Becke (Argentina)
Vicepresidente: Sr. I.C. Edet (Nigeria)

10. La documentación utilizada como base para las deliberaciones de esta Conferencia comprendía tres propuestas para un sistema universal de arqueo, constando cada una de un proyecto de texto de Convenio, con Reglamento y Certificado de Arqueo anexos, preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, junto con comentarios y propuestas adicionales presentados por diversos gobiernos.

11. Como resultado de sus deliberaciones, según consta en las actas e informes de las Comisiones y en las actas de las sesiones plenarias, la Conferencia preparó y abrió a la firma y adhesión el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

12. La Conferencia aprobó tres Recomendaciones surgidas de sus deliberaciones. Estas Recomendaciones se refieren a:

- 1) Aceptación del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.
- 2) Uso de los arqueos bruto y neto.
- 3) Interpretación uniforme de las definiciones de los términos.

13. El texto de la presente Acta Final, que se redacta en un solo ejemplar original en los idiomas español, francés, inglés y ruso, junto con los textos del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 y las Recomendaciones de la Conferencia, que se acompañan, redactados en los idiomas francés e inglés, quedan depositados en la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Se prepararán traducciones oficiales del Convenio y de las Recomendaciones en los idiomas español y ruso, que serán depositadas junto con la presente Acta Final. El Secretario General de la Organización enviará una copia certificada del Acta Final y, cuando hayan sido redactadas, copias certificadas de las traducciones oficiales del Convenio y de las Recomendaciones a cada uno de los Gobiernos invitados a enviar representantes a esta Conferencia.

EN FE DE LO CUAL los que suscriben firman la presente Acta Final.

HECHO en Londres, el día veintitrés de junio de mil novecientos sesenta y nueve.

President
Président
Председатель
Presidente



Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization

Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime

Генеральный Секретарь Межправительственной Морской
Консультативной Организации

Secretario General de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental



Deputy Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization

Secrétaire général adjoint de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime

Заместитель Генерального Секретаря Межправительственной Морской
Консультативной Организации

Secretario General Adjunto de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental



Executive Secretary of the Conference

Secrétaire exécutif de la Conférence

Исполнительный Секретарь Конференции

Secretario Ejecutivo de la Conferencia



For the Government of the Argentine Republic
Pour le Gouvernement de la République Argentine
От имени Правительства Аргентинской Республики
Por el Gobierno de la República Argentina

Joander Budy
Zail Biele

For the Government of the Commonwealth of Australia
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie
От имени Правительства Австралийского Союза
Por el Gobierno de la Commonwealth de Australia

D. C. L. Williams

For the Government of the Kingdom of Belgium
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique
От имени Правительства Королевства Бельгии
Por el Gobierno del Reino de Bélgica

May 2000
Hand

Deindekeche
18.10.1918
Y. B. B. B.

For the Government of the Federative Republic of Brazil
Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil
От имени Правительства Соединенных Штатов Бразилии
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil

Rubem José Rodrigues de Mattos
Adelino Figueiredo
Robert A. S. Figueiredo

For the Government of the People's Republic of Bulgaria
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie
От имени Правительства Народной Республики Болгарии
Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria

St. Ivanov
my H. B.

For the Government of the Federal Republic of Cameroon
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun
От имени Правительства Федеративной Республики Камеруна
Por el Gobierno de la República Federal del Camerún

Diwan

For the Government of Canada
Pour le Gouvernement du Canada
От имени Правительства Канады
Por el Gobierno del Canadá

R. Macgillivray

For the Government of the Republic of China
Pour le Gouvernement de la République de Chine
От имени Правительства Китайской Республики
Por el Gobierno de la República de China

Sheng Chen 朱德超
Yueh H. 厲世奇

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic
Pour le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque
От имени Правительства Чехословацкой Социалистической Республики
Por el Gobierno de la República Socialista Checoslovaca

[Signature]

For the Government of the Kingdom of Denmark
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark
От имени Правительства Королевства Дании
Por el Gobierno del Reino de Dinamarca

Perk. Anders.


For the Government of the Federal Republic of Germany
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
От имени Правительства Федеративной Республики Германии
Por el Gobierno de la República Federal de Alemania

Wulf Tammert.

For the Government of the Republic of Finland
Pour le Gouvernement de la République de Finlande
От имени Правительства Финской Республики
Por el Gobierno de la República de Finlandia

Perk. Hans Blomén
Peter S. G. ...

For the Government of the French Republic
Pour le Gouvernement de la République française
От имени Правительства Французской Республики
Por el Gobierno de la República Francesa



25-9

Chirouan

For the Government of the Republic of Ghana
Pour le Gouvernement de la République du Ghana
От имени Правительства Республики Гана
Por el Gobierno de la República de Ghana



For the Government of the Kingdom of Greece
Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce
От имени Правительства Королевства Греции
Por el Gobierno del Reino de Grecia

G. Fotiadis



Photogengis



For the Government of the Republic of Guatemala
Pour le Gouvernement de la République du Guatemala
От имени Правительства Республики Гватемала
Por el Gobierno de la República de Guatemala

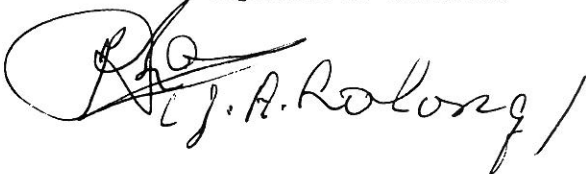
For the Government of the Republic of Iceland
Pour le Gouvernement de la République d'Islande
От имени Правительства Республики Исландии
Por el Gobierno de la República de Islandia

John A. ...

For the Government of the Republic of India
Pour le Gouvernement de la République de l'Inde
От имени Правительства Республики Индии
Por el Gobierno de la República de la India

Jumunas
B. K. Gupta
V. B. Cerna
Capt. Z. Z. Kabraji
Spannerjee

For the Government of the Republic of Indonesia
Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie
От имени Правительства Республики Индонезии
Por el Gobierno de la República de Indonesia



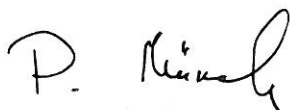
A. R. Kolong /

For the Government of Ireland
Pour le Gouvernement de l'Irlande
От имени Правительства Ирландской Республики
Por el Gobierno de Irlanda

S. O'Sullivan

R. Dodgson.

For the Government of the State of Israel
Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël
От имени Правительства Государства Израиль
Por el Gobierno del Estado de Israel



P. Milch

P. Milch

For the Government of the Italian Republic
Pour le Gouvernement de la République italienne
От имени Правительства Итальянской Республики
Por el Gobierno de la República Italiana

Giuseppe Lanchiolo
Attilio Calderini

For the Government of Japan
Pour le Gouvernement du Japon
От имени Правительства Японии
Por el Gobierno del Japón

佐藤美津雄
小島誠次郎
河野博美
土井由之
岡田正之
西岡正美
高城清

For the Government of the Republic of Korea
Pour le Gouvernement de la République de Corée
От имени Правительства Корейской Республики
Por el Gobierno de la República de Corea

R. W. Park
Chae Sang Yoon

For the Government of the State of Kuwait
Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït
От имени Правительства Государства Кувейта
Por el Gobierno del Estado de Kuwait

A.R. Mulla Hamun

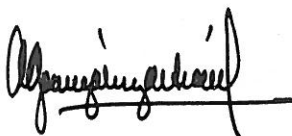
For the Government of the Republic of Liberia
Pour le Gouvernement de la République du Libéria
От имени Правительства Республики Либерии
Por el Gobierno de la República de Liberia

[Signature]
Henry D. Konwarf.
[Signature]
L. Duker
L. J. Binton.

For the Government of the Malagasy Republic
Pour le Gouvernement de la République malgache
От имени Правительства Малагашской Республики
Por el Gobierno de la República Malgache

[Signature]

For the Government of the United Mexican States
Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique
От имени Правительства Соединенных Штатов Мексики
Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos



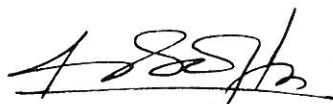
For the Government of the Kingdom of the Netherlands
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas
От имени Правительства Нидерландского Королевства
Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos



For the Government of New Zealand
Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande
От имени Правительства Новой Зеландии
Por el Gobierno de Nueva Zelandia



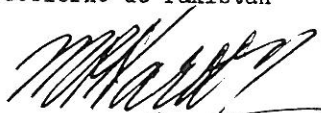
For the Government of the Federal Republic of Nigeria
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria
От имени Правительства Федеральной Республики Нигерии
Por el Gobierno de la República Federal de Nigeria


A. S. S. H.
Olayinka

For the Government of the Kingdom of Norway
Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège
От имени Правительства Норвежского Королевства
Por el Gobierno del Reino de Noruega

Neuberth Wie
P. H. H. H. H.
Hage B. H. H.
H. H. H. H.

For the Government of Pakistan
Pour le Gouvernement du Pakistan
От имени Правительства Пакистана
Por el Gobierno de Pakistán


M. H. H.
H. H. H. H.
H. H. H. H.

For the Government of the Republic of Peru
Pour le Gouvernement de la République du Pérou
От имени Правительства Республики Перу
Por el Gobierno de la República del Perú

Francisco Varis tam

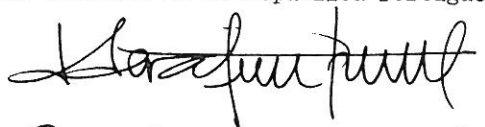
For the Government of the Republic of the Philippines
Pour le Gouvernement de la République des Philippines
От имени Правительства Филиппинской Республики
Por el Gobierno de la República de Filipinas

*Antonio Qui
Jugador P. Mural
Mani Luis Villa*

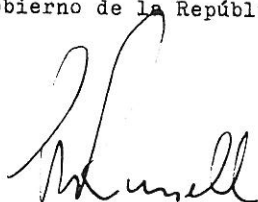
For the Government of the Polish People's Republic
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne
От имени Правительства Польской Народной Республики
Por el Gobierno de la República Popular Polaca

*W. K.
to his country*

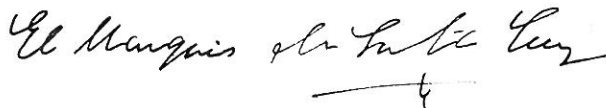

For the Government of the Portuguese Republic
Pour le Gouvernement de la République portugaise
От имени Правительства Португальской Республики
Por el Gobierno de la República Portuguesa


Carlos Teixeira de Mattos

For the Government of the Republic of South Africa
Pour le Gouvernement de la République sud-africaine
От имени Правительства Южно-Африканской Республики
Por el Gobierno de la República de Sudáfrica



For the Government of the Spanish State
Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol
От имени Правительства Испанского Государства
Por el Gobierno del Estado Español

For the Government of the Kingdom of Sweden
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède
От имени Правительства Королевства Швеции
Por el Gobierno del Reino de Suecia

Leimard
Rebiba

For the Government of the Swiss Confederation
Pour le Gouvernement de la Confédération suisse
От имени Правительства швейцарской Конфедерации
Por el Gobierno de la Confederación Suiza

Blum
G. Winkler
G. Winkler

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics
Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes
soviétiques
От имени Правительства Союза Советских Социалистических
Республик
Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas
Soviéticas

А. М. Мухоморов
В. Д. Дегтярев
С. П. Мухоморов
П. М. Мухоморов
М. М. Мухоморов

For the Government of the United Arab Republic
Pour le Gouvernement de la République arabe unie
От имени Правительства Объединенной Арабской Республики
Por el Gobierno de la República Árabe Unida

Y. A. Othman
Y. A. Othman
Ahmed Elman

For the Government of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord

От имени Правительства Соединенного Королевства Великобритании
и Северной Ирландии

Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña
e Irlanda del Norte

R. B. Cross
R. B. Cross
R. B. Cross
R. B. Cross
R. B. Cross

R. B. Cross
R. B. Cross
R. B. Cross
R. B. Cross
R. B. Cross

For the Government of the United States of America

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique

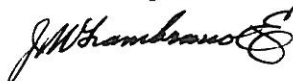
От имени Правительства Соединенных Штатов Америки

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América

Charles I. Bevans
Charles I. Bevans
Charles I. Bevans
Charles I. Bevans
Charles I. Bevans

Charles I. Bevans
Charles I. Bevans
Charles I. Bevans
Charles I. Bevans
Charles I. Bevans

For the Government of the Republic of Venezuela
Pour le Gouvernement de la République du Venezuela
От имени Правительства Республики Венесуэла
Por el Gobierno de la República de Venezuela



For the Government of the Republic of Viet-Nam
Pour le Gouvernement de la République du Viet-Nam
От имени Правительства Республики Вьетнам
Por el Gobierno de la República del Vietnam



For the Government of the Socialist Federal Republic
of Yugoslavia
Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste
de Yougoslavie
От имени Правительства Социалистической Федеративной Республики
Югославии
Por el Gobierno de la República Federativa Socialista
de Yugoslavia



Attachment 1

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.
- (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 unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

ARTICLE 18

Amendments

- 1) The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article.
- 2) Amendment by unanimous acceptance:
 - (a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.
 - (b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within twenty-four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.
- 3) Amendment after consideration in the Organization:
 - (a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.
 - (b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

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

Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

- (b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.
- (3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

ARTICLE 21

Deposit and Registration

- (1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.
- (2) As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United 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 subparagraphs (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).
- (a) (ii) Should the width of the space because of any arrangement except by convergence of the outside plating, become less than 90 per cent of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwartships width of the space becomes equal to, or less than, 90 per cent of the breadth of the deck shall be excluded from the volume of enclosed spaces (Figures 2, 3 and 4 in Appendix 1).

- (a)(iii) Where an interval which is completely open except for bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-paragraphs (a)(i) and/or (a)(ii), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than the least half breadth of the deck in way of the separation (Figures 5 and 6 in Appendix 1).
- (b) A space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connexion on the exposed sides with the body of the ship than the stanchions necessary for its support. In such a space, open rails or a bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the ship's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the space, whichever is the greater (Figure 7 in Appendix 1).
- (c) A space in a side-to-side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the erection, whichever is the greater. If the opening in such an erection is provided on one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed spaces shall be limited inboard from the opening to a maximum of one-half of the breadth of the deck in way of the opening (Figure 8 in Appendix 1).
- (d) A space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (Figure 9 in Appendix 1).

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

(6) Passenger

A passenger is every person other than:

- (a) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
- (b) a child under one year of age.

(7) Cargo Spaces

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

(8) Weathertight

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

Regulation 3

Gross Tonnage

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

$$GT = K_1 V$$

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

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

Regulation 4

Net Tonnage

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

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

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,

$K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$ (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(5).

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)

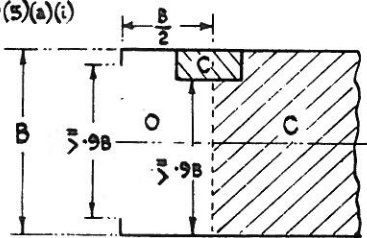


Fig. 1

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

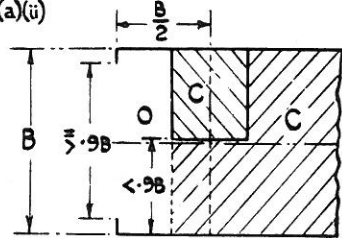


Fig. 2

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

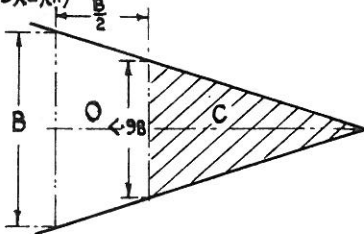


Fig. 3

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

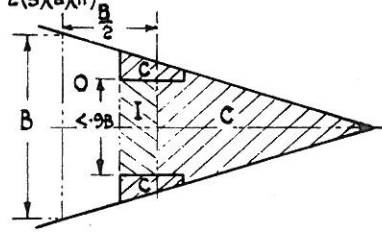


Fig. 4

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

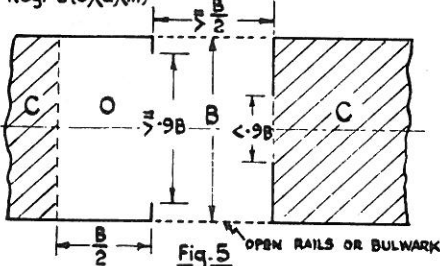


Fig. 5

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

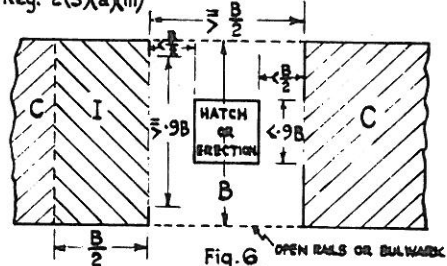
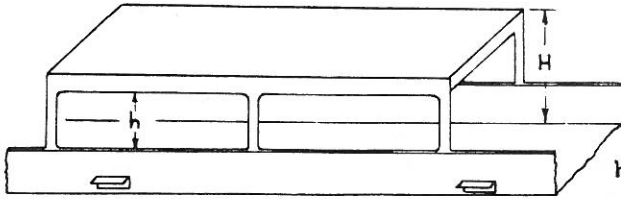


Fig. 6

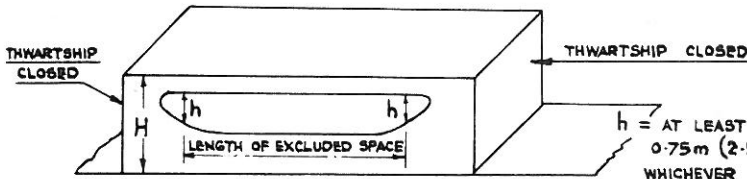
Reg. 2(5)(b)



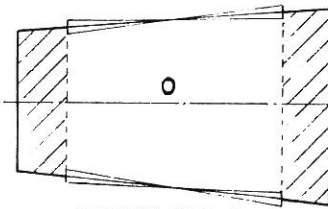
$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET)}$
WHICHEVER IS THE GREATER.

Fig. 7

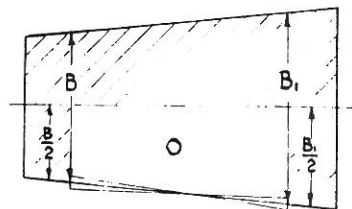
Reg. 2(5)(c)



$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET)}$
WHICHEVER IS THE GREATER.



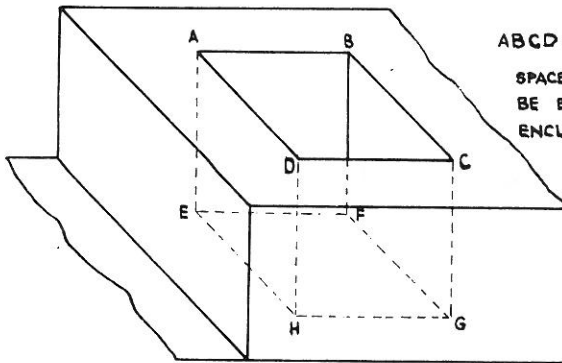
OPPOSITE SIDE OPENINGS



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(S)(e)

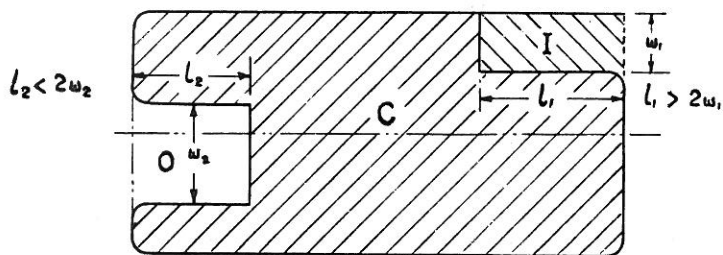


Fig.10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

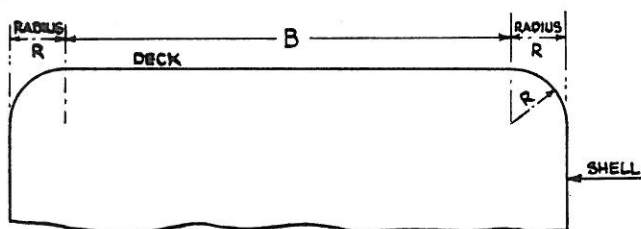


Fig.11

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	0.2835	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

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

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 on19..
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 at19..
(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 undersigned 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	-	-			
			<p>NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4(1))</p> <p>Number of passengers in cabins with not more than 8 berths</p> <p>Number of other passengers</p>		
<p>EXCLUDED SPACES (Regulation 2(5))</p> <p>An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.</p>			<p>MOULDED DRAUGHT (Regulation 4(2))</p>		
<p>Date and place of original measurement</p>					
<p>Date and place of last previous remeasurement</p>					
<p>REMARKS:</p>					

Attachment 2

RECOMMENDATIONS

The following are the Recommendations adopted by the Conference:

Recommendation 1

Acceptance of the International Convention
on Tonnage Measurement of Ships, 1969

The Conference recommends that Governments should accept the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, at as early a date as possible.

Recommendation 2

Uses of Gross and Net Tonnages

The Conference recommends that the gross tonnage and the net tonnage as determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, should be accepted as the parameters referred to where those terms are used in conventions, laws and regulations, and also as the basis for statistical data relating to the overall size or useful capacity of merchant ships. In addition, recognizing that the transition from existing tonnage measurement systems to the new system provided in the Convention should cause the least possible impact on the economics of merchant shipping and port operations, the Conference recommends that Contracting Governments, port authorities, and all other agencies which use tonnage as a basis for charges should carefully consider which parameter is most appropriate for their use in the light of their present practice.

Recommendation 3

Uniform Interpretation of Definition of Terms

The Conference, recognizing that the definitions of certain terms used in the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, such as "length", "breadth", "passenger" and "weathertight", are identical to those contained in other conventions of which the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization is depositary, recommends that Contracting Governments should take steps to ensure that identical definitions of terms used in such conventions are interpreted in a uniform and consistent manner.

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 contractant, 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 communique 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 suivantes 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) 1) 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).

a) 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).

a) 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) Étanche 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 N_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 importantes 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 des 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 COMPRISSES 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)

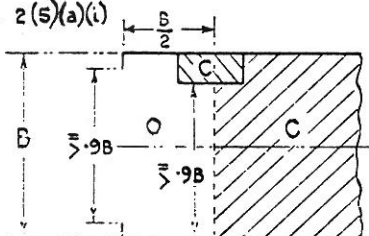


Fig. 1

Règle 2(5)(a)(ii)

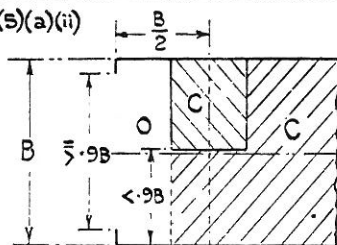


Fig. 2

Règle 2(5)(a)(ii)

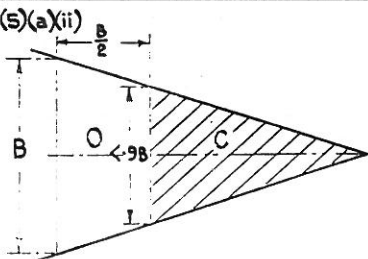


Fig. 3

Règle 2(5)(a)(ii)

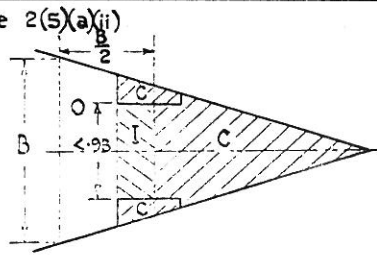


Fig. 4

Règle 2(5)(a)(iii)

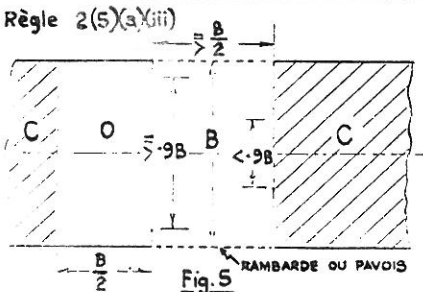


Fig. 5

Règle 2(5)(a)(iii)

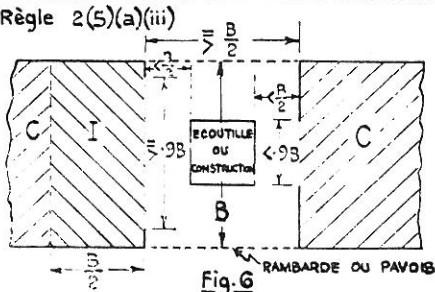
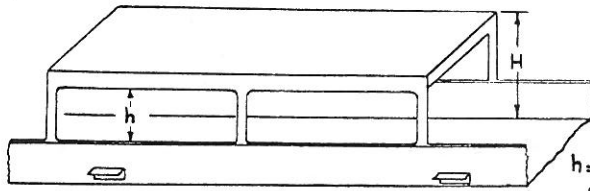


Fig. 6

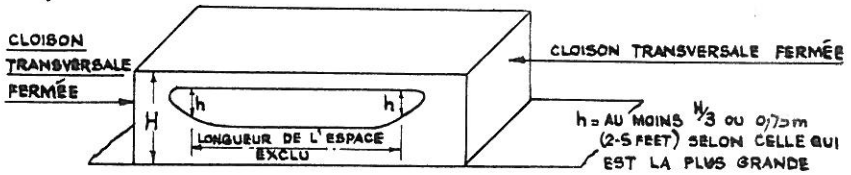
Règle 2(5)(b)



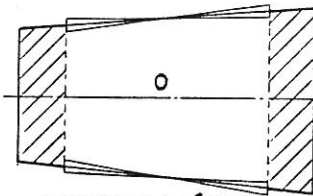
$h = \text{AU MOINS } \frac{H}{3}$
OU 0,75 m (2,5 FEET)
SELON CELLE QUI
EST LA PLUS GRANDE

Fig. 7

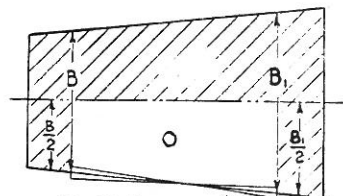
Règle 2(5)(c)



$h = \text{AU MOINS } \frac{H}{3}$ OU 0,75 m
(2,5 FEET) SELON CELLE QUI
EST LA PLUS GRANDE



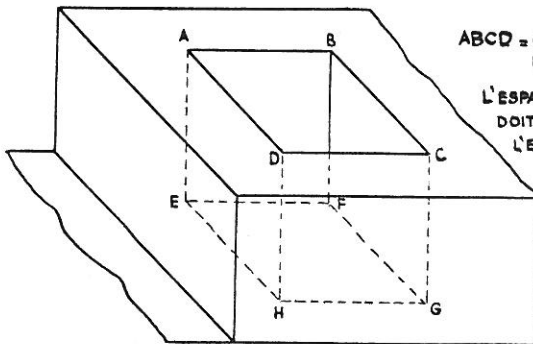
OUVERTURES LATÉRALES OPPOSÉES



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(S)(e)

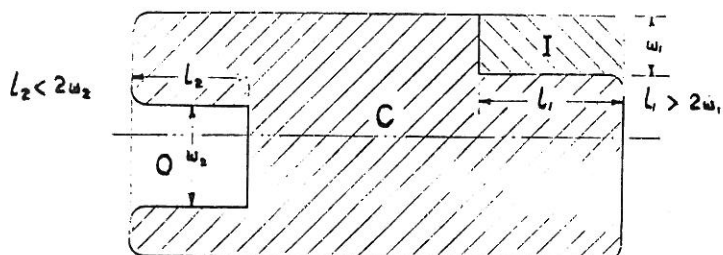


Fig. 10

NAVIRE À GOUTTIÈRES ARRONDIES

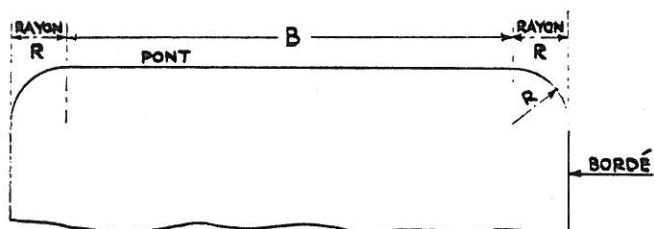


Fig. 11

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 le19..
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 trouvé 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 Le19....
(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)

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

Document 2

RECOMMANDATIONS

La Conférence a adopté les recommandations ci-après :

Recommandation 1

Approbation de la Convention internationale de 1969
sur le jaugeage des navires

La Conférence recommande que les gouvernements approuvent dès que possible la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Recommandation 2

Utilisation de la jauge brute
et de la jauge nette

La Conférence recommande que la jauge brute et la jauge nette, déterminées conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, soient prises comme paramètres lorsqu'il est question de jauge brute et de jauge nette dans des conventions, lois et règlements, et servent aussi de base aux données statistiques relatives aux dimensions hors tout ou à la capacité d'utilisation des navires de commerce. Reconnaissant, en outre, que le passage des systèmes existants de jaugeage au nouveau système prévu dans la Convention devrait avoir le moins d'effets possible sur l'économie du commerce maritime et des opérations portuaires, la Conférence recommande que les Gouvernements contractants, les autorités portuaires et tous les autres services qui utilisent la jauge des navires dans l'assiette des droits et taxes, prennent en considération la nature du paramètre qui conviendra le mieux à leurs fins respectives, compte tenu des méthodes qu'ils utilisent actuellement.

Recommandation 3

Interprétation uniforme des définitions

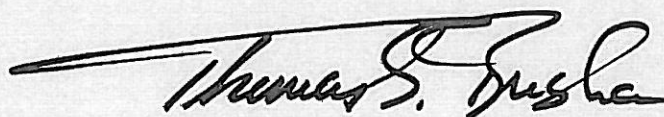
La Conférence, reconnaissant que les définitions de certaines expressions telles que "longueur", "largeur", "passagers" et "étanche aux intempéries", utilisées dans la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, sont identiques à celles qui figurent dans d'autres conventions dont l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime est dépositaire, recommande aux Gouvernements contractants de s'assurer que les définitions identiques d'expressions utilisées dans ces conventions reçoivent une interprétation uniforme et constante.

Certified true copy of the Final Act of the International Conference on Tonnage Measurement, done at London on 23 June 1969, the original of which is deposited with the Inter-Governmental Maritime Organization.

Copie certifiée conforme de l'Acte final de la Conférence internationale sur le jaugeage des navires, en date, à Londres, du 23 juin 1969, dont l'original a été déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

For the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization :

Pour le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Thomas S. Hughes". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the beginning.

London,

Londres, le

20. V. 82

Rezoluce A.1084(28)
(přijaté 4. prosince 2013)

ZMĚNY MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O VYMĚŘOVÁNÍ LODÍ Z ROKU 1969

SHROMÁŽDĚNÍ,

V NÁVAZNOSTI na článek 15 písm. (j) Úmluvy o Mezinárodní námořní organizaci týkající se funkcí Shromáždění v souvislosti s předpisy a pokyny týkajícími se námořní bezpečnosti,

A DÁLE V NÁVAZNOSTI na rezoluci A.1070(28) přijalo Předpis k provádění nástrojů IMO (Předpis III),

S PŘIHLÉDNUTÍM k navrhovaným změnám Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969 (Úmluva o vyměřování z roku 1969), aby bylo provádění Předpisu III povinné,

A DÁLE S PŘIHLÉDNUTÍM k tomu, že Výbor pro námořní bezpečnost na svém devadesátém prvním zasedání přijal navrhované změny v souladu s čl. 18 odst. 3 písm. (a) Úmluvy o vyměřování z roku 1969,

S OHLEDEM na navrhované změny Úmluvy o vyměřování z roku 1969,

1. PŘIJÍMÁ v souladu s čl. 18 odst. 3 písm. (b) Úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969 změny, které jsou uvedeny v příloze k této rezoluci;
2. STANOVUJE, na základě nového nařízení 8 přílohy III, kdykoli se v Předpisu III použije slovo „měl by“ (příloha k rezoluci A.1070(28)), musí být vykládáno jako „musí“, s výjimkou odstavců 29, 30, 31 a 32;
3. ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s čl. 18 odst. 3 písm. (b) Úmluvy o vyměřování z roku 1969 předal ověřené kopie této rezoluce a její přílohy k posouzení a přijetí všem Smluvním vládám uvedené Úmluvy a kopie předal také všem členům Organizace;
4. VYZÝVÁ všechny zúčastněné vlády, aby přijaly změny co nejdříve; a
5. ROZHODLO, že pokud vstoupí v platnost výše uvedené změny po jejich jednomyslném přijetí v souladu s čl. 18 odst. (2) Úmluvy o vyměřování z roku 1969 před vstupem v platnost na základě jejich přijetí, jak požaduje tato rezoluce, tato rezoluce se stává neplatnou.

ZMĚNY PŘÍLOH I A III MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O VYMĚŘOVÁNÍ LODÍ Z ROKU 1969

PŘÍLOHA I

PRAVIDLA PRO STANOVENÍ HRUBÉ A ČISTÉ PROSTORNOSTI LODÍ

Pravidlo 2 - Definice pojmů použitých v přílohách

1 Následující definice se doplňují po definici (8):

„(9) *Audit* znamená systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získávání důkazních informací a jejich objektivní hodnocení s cílem určit, do jaké míry jsou splněna auditní kritéria.

(10) *Systém auditu* znamená systém auditů členských států IMO stanovený organizací a zohledňuje pokyny vypracované Organizací.

(11) *Předpis k provádění* znamená Předpis k provádění nástrojů IMO (Předpis III), který organizace přijala rezolucí A.1070 (28).

(12) *Auditní standard* znamená Předpis k provádění.

2 Za Přílohu II se vkládá nová Příloha III, která zní:

„PŘÍLOHA III

Ověření souladu s ustanoveními této úmluvy

Pravidlo 8

Rozsah působnosti

Smluvní vlády použijí ustanovení tohoto Předpisu k provádění při plnění svých povinností a odpovědností obsažených v této Úmluvě.

Pravidlo 9

Ověření souladu

(1) Všechny Smluvní vlády podléhají pravidelným auditům Organizace v souladu s auditním standardem za účelem ověření dodržování a provádění této Úmluvy.

(2) Generální tajemník Organizace odpovídá za správu systému auditu na základě pokynů vypracovaných Organizací.

(3) Všechny Smluvní vlády jsou odpovědné za usnadnění provádění auditu a provádění programu akcí zaměřených na řešení zjištěných nedostatků na základě pokynů vypracovaných Organizací*.

(4) Audit všech Smluvních vlád musí:

- .1 vycházet z celkového plánu vypracovaného generálním tajemníkem Organizace s ohledem na pokyny vypracované Organizací* a
- .2 být prováděn v pravidelných intervalech s ohledem na pokyny vypracované Organizací

تعديلات عام 2013 على الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969

القرار A.1084(28)

المعتمد في 4 كانون الأول/ديسمبر 2013

《1969 年国际船舶吨位丈量公约》2013 年修正案

第 A.1084(28)号决议

2013 年 12 月 4 日通过

2013 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE
MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

Resolution A.1084(28)

Adopted on 4 December 2013

AMENDEMENTS DE 2013 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969
SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

Résolution A.1084(28)

adoptée le 4 décembre 2013

ПОПРАВКИ 2013 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 ГОДА

Резолюция A.1084(28)

Принята 4 декабря 2013 года

ENMIENDAS DE 2013 AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

Resoluciónesolucis(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013

第 A.1084(28)号决议

2013 年 12 月 4 日通过

《1969 年国际船舶吨位丈量公约》修正案

大会，

忆及《国际海事组织公约》有关大会在海上安全的有关规则和导则方面的职能的第十五条第(十)款，

又忆及大会以第 A.1070(28)号决议通过了《国际海事组织文书实施规则》(《文书实施规则》)，

注意到为使《文书实施规则》成为强制性规则的《1969 年国际船舶吨位丈量公约》(《1969 年吨位丈量公约》)建议修正案，

又注意到海上安全委员会在其第九十一届会议上按照《1969 年吨位丈量公约》第 18(3)(a)条通过了该建议修正案，

审议了《1969 年吨位丈量公约》建议修正案，

1. 按照《1969 年吨位丈量公约》第 18(3)(b)条，通过载于本决议附件中的修正案；
2. 按照附则 III 新的第 8 条，确定在《文书实施规则》(第 A.1070(28)号决议附件)中除第 29、30、31 和 32 段外，无论何处使用到“应(should)”字都等同于“须(shall)”字。
3. 要求秘书长按照《1969 年吨位丈量公约》第 18(3)(b)条，将本决议及其附件的核证无误副本发送给上述公约的所有缔约政府，以供考虑和接受，以及将此副本发送给所有本组织会员国；
4. 吁请有关的各国政府尽早接受该修正案；
5. 决定，在依据本决议要求的接受而生效之前，如果上述修正案在按照《1969 年吨位丈量公约》第 18(2)条获得一致接受后生效，本决议将作废。

附 件

《1969 年国际船舶吨位丈量公约》 附则 I 和附则 III 的修正案

附则 I 确定船舶总吨位和净吨位的规则

第 2 条 – 附则中所用术语的定义

1 在定义第(8)项后增加以下定义：

“(9) *审核*系指一套系统的、独立的和有文件记录的程序以获取审核证据，以及客观地对其评价以确定达到审核标准的程度。

(10) *审核机制*系指本组织建立的、考虑到本组织制订的各项导则的国际海事组织会员国审核机制。

(11) *文书实施规则*系指本组织以第 A.1070(28)号决议通过的《国际海事组织文书实施规则》(《文书实施规则》)。

(12) *审核标准*系指《文书实施规则》。”

2 在附则 II 之后增加新的附则 III 如下：

“附则 III 核证对本公约规定的遵守

第 8 条

适用范围

缔约政府在履行本公约所含的其义务和责任时须采用《文书实施规则》中的规定。

第 9 条

核证遵守

(1) 每一缔约国均须按照审核标准接受本组织的定期审核，以核证对本公约的遵守及履行情况。

(2) 本组织秘书长须依照本组织制订各项导则为管理该审核机制负有责任。

(3) 每一缔约国均须依照本组织制订的各项导则为便利开展审核和实施行动计划以处理所发现的问题负有责任。

(4) 对一切缔约国的审核须：

- .1 以本组织秘书长拟订的总体计划为基础，并考虑到本组织制订的各项
导则；和
- .2 按定期间隔开展，并考虑到本组织制订的各项导则。”

Resolution A.1084(28)
(adopted on 4 December 2013)

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (1969 Tonnage Measurement Convention) to make the use of the III Code mandatory,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session, adopted the proposed amendments in accordance with article 18(3)(a) of the 1969 Tonnage Measurement Convention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the 1969 Tonnage Measurement Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 18(3)(b) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, the amendments, set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES that, pursuant to new regulation 8 of annex III, whenever the word "should" is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;
3. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 18(3)(b) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, to transmit certified copies of the present resolution and its annex to all Contracting Governments to the said Convention, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;
4. URGES all Governments concerned to accept the amendments at the earliest possible date; and
5. RESOLVES that, should entry into force of the aforementioned amendments take place following their unanimous acceptance in accordance with article 18(2) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, prior to entry into force based on their acceptance as requested by this resolution, this resolution shall become invalid.

Annex

**AMENDMENTS TO ANNEXES I AND III TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969**

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING GROSS AND NET TONNAGES OF SHIPS

Regulation 2 – Definitions of terms used in the annexes

- 1 The following definitions are added after definition (8):
 - "(9) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
 - (10) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.
 - (11) *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
 - (12) *Audit Standard* means the Code for Implementation.
- 2 A new Annex III is added after Annex II to read as follows:

"ANNEX III

Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 8

Application

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Regulation 9

Verification of compliance

- (1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.
- (2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.
- (3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

- (4) Audit of all Contracting Governments shall be:
- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
 - .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization

Résolution A.1084(28)
adoptée le 4 décembre 2013

AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969
SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime,

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'elle a adopté le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) par la résolution A.1070(28),

NOTANT les amendements qu'il avait été proposé d'apporter à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de 1969 sur le jaugeage) en vue de rendre obligatoire l'utilisation du Code III,

NOTANT ÉGALEMENT que le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-onzième session, a adopté ces amendements conformément à l'article 18 3) a) de la Convention de 1969 sur le jaugeage,

AYANT EXAMINÉ le texte de ces amendements à la Convention de 1969 sur le jaugeage,

1. ADOPTE, conformément à l'article 18 3) b) de la Convention de 1969 sur le jaugeage, les amendements dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. ÉTABLIT que, en application de la nouvelle règle 8 de l'annexe III, les mots "devrait/devraient" employés dans le Code III (annexe à la résolution A.1070(28)) doivent être interprétés comme ayant le sens de "doit/doivent", sauf dans les paragraphes 29, 30, 31 et 32;
3. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article 18 3) b) de la Convention de 1969 sur le jaugeage, des copies certifiées conformes de la présente résolution et de son annexe à tous les Gouvernements contractants à ladite convention pour examen et approbation et d'en communiquer aussi des copies à tous les Membres de l'Organisation;
4. PRIE INSTAMMENT tous les gouvernements intéressés d'approuver ces amendements dès que possible;
5. DÉCIDE que, au cas où lesdits amendements entreraient en vigueur après avoir été approuvés à l'unanimité conformément à l'article 18 2) de la Convention de 1969 sur le jaugeage avant qu'ils n'entrent en vigueur du fait de leur approbation en réponse à la présente résolution, cette dernière deviendra caduque.

ANNEXE

AMENDEMENTS AUX ANNEXES I ET III DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

ANNEXE I

RÈGLES POUR LE CALCUL DE LA JAUGE BRUTE DES NAVIRES

Règle 2 – Définitions des expressions utilisées dans les annexes

- 1 Les nouvelles définitions suivantes sont ajoutées après la définition 8) :
 - "9) *Audit* désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.
 - 10) *Programme d'audit* désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation.
 - 11) *Code d'application* désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).
 - 12) *Norme d'audit* désigne le Code d'application."
- 2 Après l'Annexe II est ajoutée une nouvelle Annexe III, libellée comme suit :

"ANNEXE III

Vérification du respect des dispositions de la Convention

Règle 8

Application

Les Gouvernements contractants utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'ils s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Convention.

Règle 9

Vérification de la conformité

- 1) Tout Gouvernement contractant fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'il respecte et applique les dispositions de la présente Convention.
- 2) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit conformément aux directives élaborées par l'Organisation.

3) Il incombe à tout Gouvernement contractant de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation*.

4) L'audit de chaque Gouvernement contractant doit :

- .1 suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation; et
- .2 être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation."

Резолюция А.1084(28)

Принята 4 декабря 2013 года

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 ГОДА

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что резолюцией А.1070(28) она приняла Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ),

ОТМЕЧАЯ предложенные поправки к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (Конвенция по обмеру судов 1969 года) с целью сделать обязательным применение Кодекса ОДИ,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что Комитет по безопасности на море на своей девяносто первой сессии одобрил предложенные поправки в соответствии со статьей 18 3) а) Конвенции по обмеру судов 1969 года,

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к Конвенции по обмеру судов 1969 года,

1. ПРИНИМАЕТ в соответствии со статьей 18 3) b) Конвенции по обмеру судов 1969 года поправки, изложенные в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что согласно новому правилу 8 Приложения III во всех случаях, когда в Кодексе ОДИ (приложение к резолюции А.1070(28)) используется слово «should», оно должно читаться как «shall» за исключением пунктов 29, 30, 31 и 32;
3. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей 18 3) b) Конвенции по обмеру судов 1969 года направить заверенные копии настоящей резолюции и приложения к ней всем Договаривающимся правительствам вышеупомянутой Конвенции для рассмотрения и принятия, а также направить копии всем членам Организации;
4. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все заинтересованные правительства принять эти поправки в возможно кратчайшие сроки; и
5. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что в случае если вышеупомянутые поправки вступят в силу в результате их единогласного принятия в соответствии со статьей 18 2) Конвенции по обмеру судов 1969 года до вступления в силу на основании их принятия, как предусмотрено настоящей резолюцией, настоящая резолюция теряет силу.

Приложение

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЯМ I и III К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 ГОДА**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВАЛОВОЙ И ЧИСТОЙ ВМЕСТИМОСТИ СУДОВ

Правило 2 – Определения терминов, применяемых в приложениях

- 1 После определения 8) добавляются следующие новые определения:
- «9) *Проверка* означает систематический, независимый, документально оформленный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.
- 10) *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией, с учетом руководства, разработанного Организацией.
- 11) *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).
- 12) *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению».
- 2 После Приложения II добавляется новое Приложение III следующего содержания:

«ПРИЛОЖЕНИЕ III

Проверка соответствия положениям настоящей Конвенции

Правило 8

Применение

Договаривающиеся правительства применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.

Правило 9

Проверка соответствия

- 1) Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки для проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.
- 2) Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией.

3) Каждое Договаривающееся правительство несет ответственность за облегчение проведения проверки и осуществление программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией.

4) Проверка всех Договаривающихся правительств:

- .1 основана на общей системе, разработанной Генеральным секретарем Организации, с учетом руководства, разработанного Организацией; и
- .2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией».

Resolución A.1084(28)
Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 15 b) del orden del día)

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN que adoptó, mediante la resolución A.1070(28), el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo 1969) para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité de seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones, adoptó las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 3) a) del Convenio de arqueo 1969,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Convenio de arqueo 1969,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 3) b) del Convenio de arqueo 1969, las enmiendas tal como figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DETERMINA que, de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla 8 del Anexo III, las palabras "debería/deberían" utilizadas en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)) se interpretarán con el significado de "deberá/deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32;

3 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 3) b) del Convenio de arqueo 1969, remita copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todos los Gobiernos Contratantes de dicho convenio, para su examen y aceptación, y que asimismo remita copias a todos los Miembros de la Organización;

4 INSTA a todos los Gobiernos interesados a que acepten las enmiendas lo antes posible;

5 DECIDE que, en el caso de que la entrada en vigor de las antedichas enmiendas tenga lugar tras su aceptación unánime de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 2) del Convenio de arqueo 1969, con anterioridad a su entrada en vigor basada en la aceptación tal como se solicita en la presente resolución, esta resolución perderá validez.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y III DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

ANEXO I

REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS ARQUEOS BRUTO Y NETO DE LOS BUQUES

Regla 2

Definiciones de los términos usados en los anexos

- 1 Se añaden las siguientes definiciones después de la definición 8):

"9) *Auditoría*: es el proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

10) *Plan de auditorías*: es el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

11) *Código de implantación*: es el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

12) *Norma de auditoría*: significa el Código de implantación."
- 2 Se añade el siguiente nuevo anexo III después del anexo II:

"ANEXO III

VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE CONVENIO

Regla 8

Aplicación

Los Gobiernos Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades que figuran en el presente convenio.

Regla 9

Verificación del cumplimiento

- 1) Todo Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente convenio.

2) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.

3) Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.

4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:

- .1 estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
- .2 se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización."

اللائحة 9

التحقق من مدى التقيد بالأحكام

- (1) تخضع كل حكومة متعاقدة لمراجعة دورية من قبل المنظمة بموجب معيار المراجعة للتحقق من مدى تقيدها بهذه الاتفاقية وتنفيذها لأحكامها .
- (2) تقع على عاتق الأمين العام للمنظمة مسؤولية إدارة مخطط المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * .
- (3) تقع على عاتق كل حكومة متعاقدة مسؤولية تيسير القيام بالمراجعة وتنفيذ برنامج للإجراءات التصحيحية لمعالجة نتائج المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .
- (4) إن المراجعة التي تخضع لها جميع الحكومات المتعاقدة :
 1. تستند إلى جدول شامل يُعدّه الأمين العام للمنظمة ، آخذاً في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛
 2. تتم بشكل دوري على فترات فاصلة ، على أن تؤخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .“

مرفق

تعديلات على المرفقين I و III للاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969

المرفق I

لوائح تحديد الحمولات الإجمالية والصافية للسفن

اللائحة 2 - تعريف المصطلحات المستخدمة في المرفقات

1 تُضاف التعريفات الجديدة التالية بعد التعريف (8) :

”(9) *المراجعة* هي عملية منهجية ومستقلة وموثقة للحصول على بيانات للمراجعة وتقييمها بصورة موضوعية من أجل تحديد مدى استيفاء معايير المراجعة .

(10) *مخطط المراجعة* هو مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الذي تضعه المنظمة والذي يأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

(11) *مدونة تنفيذ الصكوك* هي مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.1070(28) .

(12) *معيّار المراجعة* هو مدونة تنفيذ الصكوك .“

2 يُضاف المرفق الجديد III بعد المرفق II على النحو التالي :

”المرفق III

التحقق من مدى التقيد أحكام هذه الاتفاقية

اللائحة 8

الإنطباق

يجب على الحكومات المتعاقدة أن تستخدم أحكام مدونة تنفيذ الصكوك في إطار اضطلاعها بواجباتها ومسؤولياتها التي تنصّ عليها هذه الاتفاقية .

**القرار (A.1084(28))
(المعتمد في 4 كانون الأول/ديسمبر 2013)**

تعديلات على الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969

إن الجمعية ،

إذ تستذكر المادة 15(ي) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية المتصلة بوظائف الجمعية في ما يتعلق باللوائح والخطوط التوجيهية التي تتناول السلامة البحرية ،

وإذ تستذكر أيضاً أنها اعتمدت بالقرار A.1070(28) مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (مدونة تنفيذ الصكوك) ،

وإذ تأخذ علماً بالتعديلات المقترحة على الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 (اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969) لجعل مدونة تنفيذ الصكوك إلزامية ،

وإذ تأخذ علماً أيضاً بأن لجنة السلامة البحرية اعتمدت في دورتها الحادية والتسعين التعديلات المقترحة بموجب المادة 18(3)(أ) من اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 ،

وقد نظرت في التعديلات المقترحة على اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 ،

1. تعتمد بموجب المادة 18(3)(ب) من اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 التعديلات الواردة في مرفق هذا القرار ؛
2. تقرر أنه وفقاً للاتحة الجديدة 8 من المرفق III ، حيثما استُخدمت عبارة "ينبغي" في مدونة تنفيذ الصكوك (مرفق القرار A.1070(28)) ، يُفهم منها على أنها تعني "يجب" ، باستثناء الفقرات 29 و 30 و 31 و 32 ؛
3. تطلب من الأمين العام ، بموجب المادة 18(3)(ب) من اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 ، أن يرسل نسخاً مصدقة من هذا القرار ومرفقه إلى جميع الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية المذكورة للنظر فيها وقبلها ، وأن يرسل أيضاً نسخاً إلى جميع أعضاء المنظمة ؛
4. تحت جميع الحكومات المعنية على قبول التعديلات في أقرب وقت ممكن ؛
5. تقرر أنه إذا دخلت التعديلات الآتية الذكر حيز التنفيذ ، بعد قبولها بالإجماع بموجب المادة 18(2) من اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 ، وذلك قبل سريان مفعولها استناداً إلى قبولها على النحو المطلوب في هذا القرار ، يصبح هذا القرار لاغياً .

نسخة صادقة مصدقة من نصّ القرار A.1084(28) الذي اعتمدته جمعية المنظمة البحرية الدولية مع مرفقه الذي يتضمن التعديلات على الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 ، في 4 كانون الأول/ديسمبر 2013 وفقاً للمادة 18 من الاتفاقية . وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织大会于公元二零一三年十二月四日按照《1969年国际船舶吨位丈量公约》第18条通过的第A.1084(28)号决议附件中所载的该公约修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the resolution A.1084(28), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 4 December 2013, with the Annex thereto comprising amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, adopted in conformity with article 18 of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte de la résolution A.1084(28), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale le 4 décembre 2013 et dont l'annexe contient les amendements à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires adoptés conformément à l'article 18 de ladite Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста резолюции A.1084(28), принятой Ассамблеей Международной морской организации 4 декабря 2013 года, в приложении к которой содержатся поправки к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, принятые в соответствии со статьей 18 Конвенции, подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de la resolución A.1084(28), adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 4 de diciembre de 2013, cuyo anexo incluye enmiendas al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, adoptadas de conformidad con el artículo 18 del Convenio, habiéndose depositado el texto original ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

30 JUNE 2014