

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1974.

24 JUIN 1974.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et des Annexes, faites à Londres le 23 juin 1969.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Introduction.

Le présent projet de loi a pour objet l'approbation de la Convention internationale sur le jaugeage des navires signée à Londres le 23 juin 1969. Cette Convention est destinée à remplacer les différents systèmes de jaugeage des navires en usage dans le monde par un système universel de jaugeage des navires.

Pour tous les navires la capacité doit être jaugeée. Le jaugeage tire son importance du fait qu'en général les tarifs concernant les prestations diverses auxquelles donne lieu l'exploitation du navire : droits de port, remorquage, séjour en cale sèche, droits de passage dans certains canaux sont basés soit sur le tonnage brut, soit sur le tonnage net. Par ailleurs le jaugeage détermine la classe de grandeur du navire suivant laquelle le navire doit satisfaire à différentes prescriptions concernant la sécurité, l'équipage, etc. Presque tous les pays exigent un certificat de jaugeage pour l'obtention d'une lettre de mer, d'un certificat de navigabilité, pour les formalités douanières à l'entrée et à la sortie, etc.

Bien que le système de jaugeage anglais Moorsom datant de 1858 ait été depuis lors adopté par tous les pays maritimes, des divergences ont surgi au cours des années quant à sa substance et à son interprétation qui ont provoqué des différences notables dans les résultats, de sorte qu'il est difficile de le considérer encore comme un système de jaugeage universel.

Afin d'aboutir à des solutions valables et de remédier de manière pratique aux inconvénients résultant de ces différences des accords bilatéraux et régionaux concernant la

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1974.

24 JUNI 1974.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Internationale Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — Inleiding.

Onderhavig wetsontwerp heeft tot doel het Internationale Verdrag betreffende de meting van schepen, ondertekend te Londen op 23 juni 1969, goed te keuren. Dit Verdrag is bestemd om de verschillende systemen van scheepsmeting, welke in de wereld gebruikt worden, te vervangen door één universeel systeem van meting van schepen.

Van alle schepen moet de inhoud gemeten worden. De meting vindt vooral zijn belang in het feit dat in het algemeen de tarieven betreffende de diverse prestaties welke uit de exploitatie van het schip voortvloeien zoals havenrechten, sleping, verblijf in droogdok en doorvoerrechten in zekere kanalen, gebaseerd zijn hetzij op de bruto-, hetzij op de netto-tonnenmaat. De meting heeft ook tot gevolg dat het schip in een bepaalde grootheidsklasse valt en aldus op het gebied van veiligheid en bemanning enz. al dan niet aan zekere voorschriften dient te voldoen. In praktisch alle landen is een meetbrief noodzakelijk ter verkrijging van een zeebrief, voor een bewijs van deugdelijkheid, voor in- en uitklaren, enz.

Alhoewel het Engelse Moorsom systeem van scheepsmeting, dat dagteekent van 1854, sedertdien door alle maritieme landen werd overgenomen zijn met de tijd afwijkingen in substantie en in interpretatie ontstaan welke merkelijke verschillen in de uitkomsten medebrachten, zodat van een universeel systeem van scheepsmeting nog bezwaarlijk kon gesproken worden.

Ten einde tot bruikbare oplossingen te komen en in de praktijk de bezwaren van deze verschillen te verhelpen werden destijds bilaterale en regionale overeenkomsten gesloten

reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage ont été signés jadis. C'est ainsi qu'il existe des systèmes anglais, américain, d'Oslo, du canal de Suez, du canal de Panama ainsi que le système belge. La Belgique a son système propre qui n'est utilisé nulle part dans le monde. Il fut instauré par la loi du 20 juin 1883 et mis en vigueur par l'arrêté royal du 2 décembre 1897.

C'est en vain que la Société des Nations tenta de mettre au point une réglementation internationale. La Convention d'Oslo de 1947 non plus n'obtint pas un nombre suffisant de ratifications pour pouvoir être considérée comme ayant un caractère d'universalité. D'ailleurs la Belgique non plus n'a pas approuvé la Convention d'Oslo.

C'est suite à la résolution A 134 du 25 octobre 1967 de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (OMCI), qu'une conférence sur le jaugeage des navires s'est tenue sous l'égide de cette organisation, à Londres du 25 mai au 23 juin 1969.

Des représentants de 63 pays, dont 7 en qualité d'observateurs, participèrent à la conférence. L'« Association internationale des ports », l'« Association internationale permanente des congrès de navigation », la « Chambre internationale de la marine marchande », la « Fédération internationale des armateurs », les administrations du canal de Suez et du canal de Panama avaient également délégué des observateurs.

II. — Principes de la Convention.

Le but de la Convention est de créer un nouveau système de jaugeage qui serait universellement accepté tant par les armateurs que par les ports. Afin d'éviter que cette Convention, une fois entrée en vigueur, ne serait appliquée que par un nombre limité de pays ou par une partie restreinte de la flotte mondiale, les conditions d'entrée en vigueur de la Convention ont été formulées avec rigueur. La Convention n'entre en vigueur pour des navires neufs que deux années après ratification de celle-ci par 25 pays au moins, représentant au total 65 % du tonnage brut de la flotte commerciale mondiale; elle a déjà été approuvée par l'U.R.S.S., l'Islande, le Brésil, la Grande-Bretagne, Monaco, la Yougoslavie, la Norvège, le Mexique, l'Iraq, le Libéria et l'Espagne. Ces pays représentent 44,8 % de la flotte de commerce mondiale.

L'approbation par la Belgique de la Convention sur le jaugeage des navires dans un délai rapproché implique que dès que le nombre de pays requis aura adhéré à la Convention et avant son entrée en vigueur, la loi du 20 juin 1883 sur l'obligation de jaugeer les navires devra être adaptée conformément aux prescriptions de la Convention 1969. Il faudra par ailleurs élaborer un nouveau règlement sur le jaugeage des navires.

Un point très important est le statut des navires existant au moment de l'entrée en vigueur de la Convention. Une période transitoire trop longue aurait surtout soulevé des difficultés pour les ports lors de la fixation des droits de port. Pour éviter de telles difficultés l'article 3 stipule que douze années après la date de son entrée en vigueur la Convention s'appliquera également aux navires existants et même plus tôt si le navire existant subit d'importantes transformations de structure ou si l'armateur en fait la demande.

Lors de la conception du nouveau système de jaugeage il a aussi été tenu compte de la construction garantissant la sécurité du navire, de même que de la grandeur du logement de l'équipage. Le but en était aussi de doter les services nationaux de jaugeage d'un système logique, cohérent et sim-

breffende wederzijdse erkenning van meetbrieven. Men spreekt alzo van het Engels, het Amerikaans, het Oslo-, het kanaal van Suez-, het kanaal van Panama- en van het Belgisch systeem. België heeft een eigen systeem dat nergens ter wereld gebruikt wordt. Het werd ingevoerd bij wet van 20 juni 1883 en bij uitvoerend koninklijk besluit van 2 december 1897.

In het kader van de Volkenbond werd vruchteloos gepoogd om tot een internationaal reglement te komen. De Oslo Conventie 1947 bekwam eveneens geen voldoende aantal bekrachtigingen om als algemeen geldend te kunnen beschouwd worden. België heeft trouwens de Conventie van Oslo niet aanvaard.

Ingevolge resolutie A 134 van 25 oktober 1967 van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) werd een conferentie betreffende de meting van zeeschepen onder de bescherming van deze organisatie, te Londen van 25 mei tot 23 juni 1969 gehouden.

Vertegenwoordigers van 63 landen, waaronder 7 als waarnemer, woonden de conferentie bij. De « Internationale Associatie van de havens », de « Bestendige Internationale Associatie van de Scheepvaartcongressen », de « Internationale Kamer van Scheepvaart », de « Internationale Redersvereniging », de administraties van het Suez kanaal en van het Panama kanaal hadden eveneens waarnemers afgevaardigd.

II. — Principes van de Conventie.

De bedoeling van de Conventie is een nieuw systeem van scheepsmeting tot stand te brengen dat op wereldvlak zowel door de reders als door de havens zou worden aanvaard. Om te vermijden dat de Conventie, indien ze van kracht wordt slechts zou toegepast worden door een beperkt aantal landen of door een klein gedeelte van de wereldvloot, werden de voorwaarden voor het in werking treden van de Conventie streng gesteld. De Conventie treedt slechts in werking voor nieuwe schepen twee jaar na ratificatie door minstens 25 landen, die gezamenlijk 65 % van de bruto tonnenmaat van de wereldvloot vertegenwoordigen. Ze werd reeds aanvaard door U.S.S.R., IJsland, Brazilië, Groot-Brittannië, Monaco, Joegoslavië, Noorwegen, Mexico, Irak, Liberia en Spanje. Deze landen vertegenwoordigen 44,8 % van de totale wereldvloot.

De aanvaarding van de Conventie betreffende de meting van zeeschepen 1969 door België in een nabije toekomst, houdt in dat zodra tot deze Conventie door het vereiste aantal landen zal zijn togetreden en vooraleer ze in werking treedt, de wet van 20 juni 1883, welke de verplichting oplegt de schepen te laten meten, zal moeten aangepast worden aan de voorschriften van de Conventie 1969. Een nieuw scheepsmetingreglement dient dan ook opgesteld te worden.

Een zeer belangrijk punt is het statuut van de bestaande schepen op het ogenblik van het van kracht worden van de Conventie. Een te lange overgangperiode zou vooral voor de havens problemen gesteld hebben bij het bepalen van havenrechten. Ten einde dit te vermijden werd bepaald in artikel 3 dat de Conventie eveneens op bestaande schepen van toepassing zal worden twaalf jaar na haar in werking treden en zelfs vroeger nl. wanneer een bestaand schip belangrijke structurele wijzigingen ondergaat of wanneer de reder er om verzoekt.

Ook werd bij de nieuwe opvatting van scheepsmeten rekening gehouden met een veilige bouw van het schip en met de grootte van de accommodatieruimten voor de bemanning. Doel was ook, ten behoeve van de nationale scheepsmeediensten te komen tot een logisch samenhangend en een-

ple à manier susceptible d'éliminer toute possibilité de fraude ou d'interprétation erronée des règles lors de leur application.

III. — Synthèse de la Convention.

La Convention est divisée en trois parties :

1° la Convention proprement dite comprend vingt-deux articles;

2° l'Annexe I de la Convention qui constitue le règlement établissant sept règles pour le calcul de la jauge brute et de la jauge nette des navires;

3° l'Annexe II de la Convention qui représente le modèle du certificat international de jaugeage des navires.

Les expressions « jauge brute » et « jauge nette » ont été maintenues, mais leur signification réelle et la façon de les calculer, surtout la jauge nette, ne sont plus comparables aux systèmes existants.

La *jauge brute* traduit la jauge de la capacité totale du navire pour les dimensions hors tout d'un navire et est calculée en multipliant le volume total de tous les espaces fermés du navire (exprimé en m³) par un facteur de conversion variant entre 0,22 et 0,32 selon la grandeur du navire. Les volumes sont calculés hors membres et non plus jusqu'à la face intérieure du vaigrage.

Les systèmes actuels ne tiennent pas compte de tous les volumes fermés (espaces exclus) pour le calcul de tonnage brut, de sorte que le volume total ainsi obtenu serait pour un même navire inférieur à celui calculé selon les nouvelles normes. A noter toutefois que le tonnage est exprimé actuellement en tonne registre de 2,83 m³ (ou 100 pieds cubes) et que pour exprimer le tonnage en tonnage registre il y a lieu de multiplier le volume calculé en m³ par le facteur 0,353 (=1/2,83).

Par le nouveau système on arrive dès lors, pour un même navire, à un volume supérieur à celui obtenu par le système actuel, mais on utilise, par ailleurs, un plus petit facteur de conversion (0,22 à 0,32 au lieu de 0,353) pour obtenir un résultat (c'est-à-dire un tonnage) quasi identique pour les deux cas. De cette façon les tonnages calculés suivant le nouveau système se rapprochent très sensiblement de ceux calculés par le système anglais ou d'Oslo appliqué actuellement pour un même navire. Le but de pareille mesure était d'éviter de déranger l'équilibre économique entre les « navires neufs » et les « navires existants » (dans l'optique de la Convention) durant la période transitoire forcément de longue durée.

La *jauge nette* représente la capacité d'utilisation d'un navire. Dans le nouveau système, la jauge nette se calcule indépendamment de la jauge brute, en fonction des espaces de chargement, du creux sur quille, du tirant d'eau et du nombre des passagers, ce qui diffère fondamentalement des systèmes actuels, dans lesquels la jauge nette est obtenue en soustrayant au volume qui représente la jauge brute certains volumes tels ceux de la chambre des machines, des soutes permanentes, des espaces réservés à l'équipage, etc.

Bien qu'on puisse s'attendre pour de nombreux navires à des écarts importants entre la jauge nette actuelle et celle calculée d'après les normes de la Convention de 1969, les nouveaux résultats seront inférieurs à ceux obtenus par les méthodes actuelles. Toutefois la jauge nette ne pourra jamais être inférieure à 30 % de la jauge brute.

La Convention de 1969 comporte en outre la simplification suivante en ce qui concerne les navires à pont abri (shelter-deck).

voudig systeem met uitsluiting van elke mogelijkheid tot bedrog of verkeerde interpretatie van de regels bij hun toepassing.

III. — Korte inhoud van de Conventie.

De Conventie bestaat uit drie delen :

1° de eigenlijke Conventie omvat tweeëntwintig artikelen;

2° Bijlage I van de Conventie omvat het reglement bestaande uit zeven regels voor het berekenen van de bruto en de netto tonnenmaten;

3° Bijlage II van de Conventie geeft het model van de internationale meetbrief.

De benamingen « bruto » en « netto tonnenmaat » zijn behouden gebleven, maar hun fysische betekenis en de manier van berekening zijn, vooral voor de netto tonnenmaat, niet meer te vergelijken met de huidige systemen.

De *bruto tonnenmaat* is bedoeld als een maat van de totale inhoud van het schip voor de grootte over alles van het schip en wordt gemeten door het totaal volume van de gesloten ruimten van het schip (in m³ uitgedrukt) te vermenigvuldigen met een conversiefactor, welke varieert tussen 0,22 en 0,32 naar gelang van de grootte van het schip. De volumes worden gemeten tot op de buitenkant van de spanten en dekbalken en niet meer tot aan de binnenzijden van buikdenning en wegering.

Volgens de huidige systemen worden niet alle gesloten volumes medegerekend (vrijgestelde ruimten) voor het berekenen van de bruto tonnenmaat en zou men voor eenzelfde schip tot een kleiner totaal volume komen dan met het nieuw systeem. Hier weze echter gemeld dat de huidige tonnenmaten uitgedrukt worden in registertonnen van 2,83 m³ (of 100 kubieke voet) en dat men om de tonnenmaat in registerton uit te drukken het volume, berekend in m³ moet vermenigvuldigen met de factor 0,353 (=1/2,83).

Met het nieuwe systeem krijgt men dus voor eenzelfde schip een groter volume dan met het huidige systeem, maar anderzijds gebruikt men een kleinere conversiefactor (0,22 à 0,32 tegen 0,353) ten einde een produkt te krijgen (dus tonnenmaat) welke in de twee opvattingen nagenoeg dezelfde zou zijn en waarbij bekomen wordt, dat de tonnenmaten volgens het nieuwe stelsel zo weinig mogelijk verschillen van deze berekend volgens het huidige Engelse of Oslo systeem bij toepassing op eenzelfde schip. De bedoeling hiervan was het economisch evenwicht tussen de nieuwe en bestaande (in de zin van de Conventie) schepen niet te storen tijdens de onvermijdelijk lange overgangperiode.

De *netto tonnenmaat* is de weergave van de nuttige capaciteit van het schip. Het nieuwe systeem berekent de netto tonnenmaat onafhankelijk van de bruto tonnenmaat, in functie van de laadruimten, van de holte naar de mal, van de diepgang en van het aantal passagiers en is dus in fundamentele tegenstelling met de huidige systemen waar de netto tonnenmaat verkregen wordt door van het volume die de bruto tonnenmaat vertegenwoordigt bepaalde volumes af te trekken zoals deze van de machinekamers, de permanente bunkers, de ruimten voor de bemanning enz.

Alhoewel voor vele schepen grote afwijkingen mogen verwacht worden tussen de huidige netto tonnenmaat en de tonnenmaat gemeten volgens de Conventienormen van 1969, zullen hoogstwaarschijnlijk de nieuwe cijfers eerder lager liggen dan deze bekomen volgens de nu geldende reglementen. De netto tonnenmaat kan echter nooit minder zijn dan 30 % van de bruto tonnenmaat.

De Conventie 1969 houdt daarenboven nog volgende vereenvoudiging i.v.m. de shelter-deckschepen in.

Avant 1963 ces navires possédaient 2 certificats de jaugeage distincts, qui pouvaient être employés selon que le navire était en condition « ouverte » ou « fermée ».

Mais le 18 octobre 1963, l'OMCI adopta la résolution A 48 (III) concernant la suppression des ouvertures de tonnage, l'introduction de la marque de jaugeage en delta à opposer sur la coque des navires à pont abri, et la mention de 2 séries de valeurs de jauge sur un seul certificat de jaugeage.

Depuis lors cette résolution a été adoptée par presque tous les pays maritimes (en Belgique, par l'arrêté royal du 11 octobre 1965).

L'application de ce système visait à augmenter la sécurité du navire en mer en supprimant les ouvertures de tonnage et à sauvegarder en même temps le droit de l'armateur d'utiliser l'un ou l'autre système de jaugeage (pour le calcul des droits de port, etc.) suivant que la marque de jaugeage est immergée ou non.

Les ports tant en Belgique que dans la plupart des autres pays n'ont jamais voulu reconnaître ce système et ont toujours calculé d'office les droits du port (afin de s'assurer un maximum de revenus) en se basant sur les jauges brutes et nettes les plus élevées figurant sur le certificat de jaugeage, sans se préoccuper de l'état de charge du navire au moment de la taxation.

La Convention de 1969 confirme la suppression des ouvertures de tonnage et met fin également à l'obligation de faire figurer deux jeux de jauge sur un même certificat.

Pour les nouveaux navires la jauge brute restera donc dorénavant fixe et invariable (celle en condition « fermée ») à moins que le navire subisse des transformations de structure.

IV. — Considérations relatives au règlement belge actuel.

Le nouveau règlement sur le jaugeage des navires offre l'avantage d'être beaucoup plus simple pour le calcul de la jauge brute et de la jauge nette et diminue considérablement les risques de fraude ou d'interprétations divergentes de la part des services de jaugeage des différents pays; en d'autres termes, il s'agit d'un règlement pratique qui a des chances sérieuses d'être adopté sur le plan international, même si cela doit nous mener à 1975.

Le système belge s'appuie sur la loi du 20 juin 1883 et sur l'arrêté royal du 2 décembre 1897. C'est un système désuet et très complexe qui, au surplus, n'est utilisé qu'en Belgique et nulle part ailleurs. Il est légalement appliqué non seulement aux navires belges, mais également à tous les navires étrangers qui font escale dans les ports belges.

Etant donné que le système de jaugeage belge n'est pas reconnu à l'étranger, tous les navires belges doivent être jaugés par le service de jaugeage belge, non seulement en conformité de la réglementation belge, mais également selon le système anglais et, pour la plupart des navires de commerce, aussi selon le règlement du canal de Suez et celui du canal de Panama.

En outre le règlement veut que pour tous les navires qui font escale pour la première fois dans un port belge, la jauge belge correspondante soit calculée (à partir de leur jauge nationale et des données mentionnées sur leur certificat de jaugeage national). On peut se rendre compte du travail énorme que tout cela doit provoquer si l'on considère qu'en 1971 le nombre de navires entrés dans les ports belges dépassait 31 600.

Vóór 1963 waren deze schepen in het bezit van 2 onderscheiden meetbrieven, die konden worden aangewend naargelang het schip in « open » of « gesloten » conditie verkeerde.

Op 18 oktober 1963 werd evenwel door de IMCO de resolutie A 48 (III) aangenomen betreffende het afschaffen van de tonnage-openingen, het invoeren van het deltatonnagemerk op de romp van shelter-deckschepen en het aanbrengen op één meetbrief van 2 stel waarden van tonnenmaten.

Sedertdien werd aan deze resolutie door praktisch alle maritieme landen gevolg gegeven (in België door het koninklijk besluit van 11 oktober 1965).

Dit stelsel beoogde de verhoging van de veiligheid van het schip op zee door afschaffing van de tonnage-openingen en tevens vrijwaring van het recht van de reder door het gebruik van het ene of van het andere stel tonnenmaten (voor het berekenen van havenrechten enz.) naar gelang het tonnagemerk ondergedompeld is of niet.

De havens zowel in België als in de meeste andere landen hebben dit stelsel nooit willen erkennen en hebben ambtshalve (en zulks om zich een maximum inkomen te verzekeren) steeds de havenrechten berekend zich steunend op het stel hoge bruto en netto tonnenmaten, welke op de meetbrief voorkomt, zonder zich te bekommeren om de werkelijke laadtoestand van het schip op het ogenblik dat die rechten verschuldigd waren.

De Conventie 1969 bevestigt het afschaffen van de tonnage-openingen en stelt tevens een einde aan het aanbrengen van twee stel tonnenmaten op éénzelfde meetbrief.

Voor nieuwe schepen zal dus voortaan de bruto tonnenmaat vast en onveranderlijk blijven (deze voor « gesloten » conditie), tenzij het schip structurele wijzigingen ondergaat.

IV. — Overwegingen t.o.v. het huidige Belgisch reglement.

Het nieuwe reglement van scheepsmeting heeft het voordeel veel eenvoudiger te zijn bij de berekening van de bruto- en netto tonnenmaten en veel minder kans te bieden van bedrog of uiteenlopende interpretatie vanwege de scheepsmetdiensten in de verschillende landen, m.a.w. het is een bruikbaar reglement dat een goede kans maakt om internationaal aanvaard te worden, zij het dan niet vóór 1975.

In België is ons systeem gesteund op de wet van 20 juni 1883 en het koninklijk besluit van 2 december 1897. Het is een verouderd en zeer omslachtig systeem dat bovendien, buiten België, nergens ter wereld gebruikt wordt. Het is wettelijk toepasselijk niet alleen op de Belgische schepen, maar ook op alle vreemde schepen, welke de Belgische havens aandoen.

Gezien de Belgische meting niet erkend wordt in het buitenland moeten al de Belgische schepen door de Belgische scheepsmetdienst gemeten worden en dienen certificaten afgeleverd te worden niet alleen volgens het Belgisch reglement, doch ook volgens het Engels, en voor de meeste koopvaardij-schepen ook nog volgens het Suez-kanaal en het Panama-kanaal reglement.

Daarenboven moet van alle vreemde schepen, welke voor de eerste maal een Belgische haven aandoen, de equivalente Belgische tonnenmaat (vertrekkende van hun nationale tonnenmaat en de gegevens welke op hun nationale meetbrief voorkomen) worden berekend. Men kan zich rekenschap geven van het enorme werk dat dit moet meebrengen vermits het aantal in Belgische havens in 1971 binnengelopen koopvaardij-schepen al meer dan 31 600 bedroeg.

V. — Conclusion.

La jauge brute, sauf pour les navires à pont abri ouvert, demeurera pratiquement inchangée. On peut s'attendre à ce que les jauges nettes diminueront, encore qu'il soit difficile de prévoir l'importance de cette diminution.

Si les ports belges (et ceci vaut également pour les ports étrangers) craignent qu'en application de la Convention, ils percevront moins de droits en raison de la nouvelle méthode de jaugeage, il leur est toujours loisible de revoir les droits de port et/ou de les calculer sur la jauge brute ou sur la jauge nette.

Pour les armateurs, le jaugeage selon la Convention de 1969 ne serait pas plus défavorable que celui résultant des systèmes actuels. Les navires, à l'exception toutefois des navires belges qui empruntent le canal de Panama et le canal de Suez, ne devront plus être jaugés selon deux systèmes différents, ce qui simplifiera considérablement le travail de l'administration belge chargée du jaugeage des navires.

L'approbation de la Convention de 1969 sur le jaugeage des navires doit nous permettre de remplacer notre système désuet qui nous singularise par rapport à tous les autres pays maritimes, par une nouvelle réglementation qui sera universellement admise dès l'entrée en vigueur de la Convention. Il est donc souhaitable que la Convention de 1969 sur le jaugeage des navires puisse être ratifiée au plus tôt.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*
R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre du Commerce extérieur,
M. TOUSSAINT.

Le Ministre des Communications,
J. CHABERT.

V. — Besluit.

De bruto tonnenmaat, met uitzondering voor de open shelter-decks, zal nagenoeg ongewijzigd blijven. Verwacht wordt dat de netto tonnenmaten zullen verlagen alhoewel men moeilijk bij voorbaat kan vaststellen hoeveel deze verla-
ging zal bedragen.

Indien de Belgische havens (hetzelfde geldt ook voor alle vreemde havens) vrezen bij toepassing van de Conventie minder rechten te innen wegens de nieuwe methode van scheepsmeting staat het hun vrij de havenrechten te herzien en/of te berekenen op de bruto of op de netto tonnenmaat.

Voor de reders zou de scheepsmeting volgens de Conventie 1969 niet nadeliger uitvallen dan de huidige systemen van scheepsmeting. De schepen, met vooralsnog uitzondering voor Belgische schepen die gebruik maken van het Panama- en van het Suez-kanaal, hoeven niet meer gemeten te worden volgens twee verschillende stelsels, wat een enorme vereenvoudiging betekent voor de Belgische administratie belast met de scheepsmeting.

Door het aanvaarden van de Conventie over het meten van schepen 1969 wordt de gelegenheid geboden om het Belgisch aftands systeem, waarmede wij ons van alle andere maritieme landen hebben afgezonderd, te vervangen door een nieuw reglement dat, eens de Conventie in werking zal treden, universeel zal toegepast worden. Het is dus wenselijk dat zo spoedig mogelijk tot de bekrachtiging van de Conventie over het meten van schepen 1969 wordt overgegaan.

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*
R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Buitenlandse Handel,
M. TOUSSAINT.

De Minister van Verkeerswezen,
J. CHABERT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 16 novembre 1973, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et des Annexes, faites à Londres le 23 juin 1969 », a donné le 5 décembre 1973 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :

G. VAN BUNNEN, *président de chambre*,
F. REMION,
H. ROUSSEAU, *conseillers d'Etat*,
P. DE VISSCHER,
G. ARONSTEIN, *assesseurs de la section de législation*,

Mme :

J. TRUYENS, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le greffier,
(s.) J. TRUYENS.

Le président,
(s.) G. VAN BUNNEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 16^e november 1973 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een wetsontwerp « houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 », heeft de 5^e december 1973 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de Heren :

G. VAN BUNNEN, *kamervoorzitter*,
F. REMION,
H. ROUSSEAU, *staatsraden*,
P. DE VISSCHER,
G. ARONSTEIN, *bijzitters van de afdeling wetgeving*,

Mevr. :

J. TRUYENS, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

De griffier,
(get.) J. TRUYENS.

De voorzitter,
(get.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, Notre Ministre du Commerce extérieur et Notre Ministre des Communications, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et les Annexes, faites à Londres le 23 juin 1969, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 juin 1974.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre du Commerce extérieur,

M. TOUSSAINT.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 21 juni 1974.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWECE :

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Buitenlandse Handel,

M. TOUSSAINT.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES.

Les Gouvernements contractants,

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

Considérant 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 meche 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

(Vertaling.)

INTERNATIONAAL VERDRAG BETREFFENDE DE METING VAN SCHEPEN, 1969.

De Verdragsluitende Regeringen,

Verlangende eenvormige beginselen en regels vast te stellen met betrekking tot het bepalen van de tonnenmaat van schepen, die internationale reizen maken,

Overwegende dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Verdrag,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

Algemene verplichting krachtens het Verdrag.

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag en van de daarbij behorende Bijlagen die geacht worden een integrerend deel te vormen van dit Verdrag. Elke verwijzing naar dit Verdrag sluit een gelijktijdige verwijzing naar de Bijlagen in zich.

Artikel 2.

Begripsomschrijvingen.

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, verstaan onder :

1) « voorschriften » : de voorschriften opgenomen in de Bijlagen behorende bij dit Verdrag ;

2) « Administratie » : de regering van de Staat wiens vlag het schip voert ;

3) « internationale reis » : een zeereis van een land waarop dit Verdrag van toepassing is, naar een buiten dat land gelegen haven of omgekeerd. Te dien einde wordt elk gebied voor welks internationale betrekkingen een Verdragsluitende Regering verantwoordelijk is of waarover de Verenigde Naties als gezagsorgaan het beheer uitoefenen, als een afzonderlijk land beschouwd ;

4) « bruto-tonnenmaat » : de maat van de totale inhoud van een schip vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag ;

5) « netto-tonnenmaat » : de maat van de nuttige capaciteit van een schip vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag ;

6) « nieuw schip » : een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevindt op of na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag ;

7) « bestaand schip » : een schip dat niet een nieuw schip is ;

8) « lengte » : 96 procent van de lengte van de lastlijn op 85 procent van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurmast zijn ontworpen, moet de lastlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen ;

4) « Organisatie » : de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

Artikel 3.

Toepasselijkheid.

1) Dit Verdrag is van toepassing op de volgende schepen, die internationale reizen maken :

a) schepen die zijn geregistreerd in landen waarvan de regering een Verdragsluitende Regering is ;

b) schepen die zijn geregistreerd in gebieden waarop dit Verdrag krachtens artikel 20 eveneens van toepassing is ;

c) niet-geregistreerde schepen die de vlag voeren van een Staat waarvan de regering een Verdragsluitende Regering is.

2) Dit Verdrag is van toepassing op :

a) nieuwe schepen ;

b) bestaande schepen die veranderingen of wijzigingen ondergaan welke door de Administratie worden geacht een aanzienlijke afwijking te vormen van hun bestaande bruto-tonnenmaat ;

c) bestaande schepen, indien de eigenaar zulks verlangt ; en

d) alle bestaande schepen, twaalf jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag, met dien verstande dat deze schepen met

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 détournement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce détournement 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 détournement 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.

uitzondering van de in de alinea's b) en c) van dit lid bedoelde, hun alsdan bestaande tonnenmaten behouden voor de toepassing van de daarmee verbandhoudende bepalingen van andere bestaande internationale verdragen.

3) Van bestaande schepen waarop dit Verdrag overeenkomstig het bepaalde onder c) van lid 2 van dit artikel is toegepast, kunnen de tonnenmaten vervolgens niet worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen die door de Administratie op schepen die internationale reizen maken, werden toegepast vóór de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

Artikel 4.

Uitzonderingen.

- 1) Dit Verdrag is niet van toepassing op :
 - a) oorlogsschepen, en
 - b) schepen met een lengte van minder dan 24 m (79 voet).
- 2) Geen der bepalingen van dit Verdrag is van toepassing op schepen die uitsluitend varen op :
 - a) de Grote Meren van Noord-Amerika en de rivier Sint-Laurens niet verder oostelijk dan de loxodroom getrokken van Cap des Rosiers naar West Point op het eiland Anticosti en van de noordzijde van het eiland Anticosti tot de meridiaan van 63° Westerlengte;
 - b) de Kaspische Zee; of
 - c) de Rio de la Plata en de rivieren Parana en Uruguay niet verder oostelijk dan tot de loxodroom getrokken van Punta Rasa (Cabo San Antonio) in Argentinië naar Punta del Este in Uruguay.

Artikel 5.

Overmacht.

- 1) Een schip dat op het ogenblik van het vertrek voor een reis niet is onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag, mag niet wegens afwijking van de voorgenomen reis ten gevolge van slecht weer of enige andere vorm van overmacht, aan deze bepalingen worden onderworpen.
- 2) Bij toepassing van de bepalingen van dit Verdrag houden de Verdragsluitende Regeringen behoorlijk rekening met elke afwijking van de route of elke vertraging door een schip ondervonden ten gevolge van slecht weer of enige andere vorm van overmacht.

Artikel 6.

Vaststelling van de tonnenmaten.

De vaststelling van de bruto- en netto-tonnenmaat wordt verricht door de Administratie die evenwel deze vaststelling kan opdragen hetzij aan personen hetzij aan organisaties die door haar zijn erkend. In ieder geval aanvaardt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor de vaststelling van de bruto- en netto-tonnenmaat.

Artikel 7.

Afgifte van meetbrieven.

- 1) Ten behoeve van ieder schip waarvan de bruto- en netto-tonnenmaat zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, wordt een internationale meetbrief (1969) afgegeven.
- 2) Deze meetbrief wordt afgegeven door de Administratie of een door haar behoorlijk gemachtigde persoon of organisatie. In ieder geval aanvaardt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor de meetbrieven.

Artikel 8.

Afgifte van meetbrieven door een andere regering.

- 1) Een Verdragsluitende Regering kan op verzoek van een andere Verdragsluitende Regering de bruto- en netto-tonnenmaat van een schip vaststellen en ten behoeve van dit schip overeenkomstig dit Verdrag een internationale meetbrief (1969) afgeven of machtiging tot deze afgifte verlenen.
- 2) Een afschrift van de meetbrief alsmede een afschrift van de berekeningen van de tonnenmaten dienen zo spoedig mogelijk aan de verzoekende regering te worden toegezonden.
- 3) Een op deze wijze afgegeven meetbrief dient een verklaring te bevatten inhoudende dat hij is afgegeven op verzoek van de regering van de Staat wiens vlag het schip voert of zal gaan voeren; deze meetbrief bezit dezelfde geldigheid en geniet dezelfde erkenning als een krachtens artikel 7 afgegeven meetbrief.
- 4) Ten behoeve van een schip dat de vlag voert van een Staat waarvan de regering geen Verdragsluitende Regering is, mag geen internationale meetbrief (1969) worden afgegeven.

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 sécurité (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 est 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

Artikel 9.

Vorm van de meetbrief.

1) De meetbrief wordt opgemaakt in de officiële taal of talen van het land waardoor hij wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal noch Engels noch Frans is, dient een vertaling in een van deze beide talen te worden bijgevoegd.

2) De meetbrief moet wat betreft de vorm in overeenstemming zijn met het in Bijlage II opgenomen model.

Artikel 10.

Intrekking van de meetbrief.

1) Onverminderd de in de voorschriften voorziene uitzonderingen verliest een internationale meetbrief (1969) zijn geldigheid en wordt hij door de Administratie ingetrokken indien zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden in de inrichting, de bouw, de capaciteit, het benutten van ruimten, het totale aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat voor passagiersschepen mag vervoeren, het vastgestelde vrijboord of de toegestane diepgang, dat daaruit noodzakelijk een vermeerdering van de bruto- of netto-tonnenmaat zou voortvloeien.

2) Een door een Administratie ten behoeve van een schip afgegeven meetbrief verliest zijn geldigheid bij overdracht van zulk een schip onder de vlag van een andere Staat, behoudens als voorzien in lid 3 van dit artikel.

3) Bij overdracht van een schip onder de vlag van een andere Staat waarvan de regering een Verdragsluitende Regering is, blijft de internationale meetbrief (1969) van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot het tijdstip waarop de Administratie een andere internationale meetbrief (1969) ter vervanging uitgeeft, al naargelang welk tijdstip eerder valt. De Verdragsluitende Regering van de Staat wiens vlag het schip tot dan toe had gevoerd, dient zo spoedig mogelijk nadat de overdracht heeft plaatsgevonden aan de Administratie een afschrift van de op het tijdstip van overdracht op het schip gevoerde meetbrief en een afschrift van de hierop betrekking hebbende berekening van de tonnenmaat te doen toekomen.

Artikel 11.

Erkenning van meetbrieven.

De onder gezag van een Verdragsluitende Regering overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag afgegeven meetbrief wordt door de andere Verdragsluitende Regeringen erkend en voor alle doelstellingen waarop dit Verdrag betrekking heeft, beschouwd dezelfde geldigheid te bezitten als de door hen afgegeven meetbrieven.

Artikel 12.

Inspectie.

1) Een schip dat de vlag voert van een Staat waarvan de Regering een Verdragsluitende Regering is, is, wanneer het zich in de havens van andere Verdragsluitende Regeringen bevindt, onderworpen aan een inspectie van daartoe door deze Regeringen behoorlijk gemachtigde ambtenaren. Deze inspectie heeft enkel en alleen tot doel vast te stellen :

- a) dat het schip is voorzien van een geldige internationale meetbrief (1969); en
- b) dat de voornaamste kenmerken van het schip in overeenstemming zijn met de gegevens vermeld op de meetbrief.

2) De uitoefening van deze inspectie mag in geen geval vertraging voor het schip meebrengen.

3) Indien uit de inspectie blijkt, dat de voornaamste kenmerken van het schip afwijken van die vermeld op de internationale meetbrief (1969), in dier voege dat dit tot een vermeerdering van de bruto- of de netto-tonnenmaat leidt, wordt de Regering van de Staat wiens vlag het schip voert, hiervan onmiddellijk in kennis gesteld.

Artikel 13.

Voorrechten.

De voorrechten van dit Verdrag kunnen slechts worden ingeroepen ten behoeve van een schip indien het in het bezit is van een geldige meetbrief afgegeven krachtens dit Verdrag.

Artikel 14.

Vorige verdragen, overeenkomsten en afspraken.

1) Alle andere op tonnenmaat betrekking hebbende verdragen, overeenkomsten en afspraken, die op dit ogenblik van kracht zijn tussen

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 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 des 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.

Régérations die partij zijn bij dit Verdrag, blijven gedurende de tijd waarvoor zij zijn gesloten geheel en volledig van kracht ten aanzien van :

- a) schepen waarop dit Verdrag niet van toepassing is;
- b) schepen waarop dit Verdrag van toepassing is ten aanzien van aangelegenheden waarin het niet uitdrukkelijk voorziet.

2) Voor zover deze verdragen, overeenkomsten of afspraken echter in strijd zijn met de bepalingen van dit Verdrag, hebben de bepalingen van dit Verdrag voorrang.

Artikel 15.

Verstreking van inlichtingen.

De Verdragsluitende Partijen verbinden zich aan de Organisatie mede te delen en bij haar neder te leggen :

- a) een voldoende aantal exemplaren van krachtens de bepalingen van dit Verdrag afgegeven meetbrieven voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen;
- b) de tekst van de wetten, besluiten, beschikkingen, voorschriften en andere akten die terzake van de verschillende binnen de werkingsfeer van dit Verdrag vallende aangelegenheden bekend zijn gemaakt; en
- c) een lijst van niet-gouvernementele organisaties die gemachtigd zijn namens hen op te treden in aangelegenheden betreffende de tonnage voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen.

Artikel 16.

Ondertekening, aanvaarding en toetreding.

1) Dit Verdrag staat te rekenen van 23 juni 1969 gedurende zes maanden open voor ondertekening en blijft daarna openstaan voor toetreding. Regeringen van Staten die lid zijn van de Verenigde Naties, van een der Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie, of die partij zijn bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof, kunnen partij worden bij dit Verdrag door :

- a) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding;
- b) ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding; of
- c) toetreding.

2) Aanvaarding of toetreding geschiedt door middel van nederlegging van een akte van aanvaarding of toetreding bij de Organisatie. De Organisatie geeft alle regeringen die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, kennis van iedere nieuwe aanvaarding of toetreding alsmede van de datum van nederlegging daarvan. De Organisatie stelt eveneens alle regeringen die het Verdrag reeds hebben ondertekend, in kennis van alle ondertekeningen verricht gedurende de periode van zes maanden te rekenen van 23 juni 1969.

Artikel 17.

Inwerkingtreding.

1) Dit Verdrag treedt in werking vierentwintig maanden na de datum waarop ten minste vijftientwintig regeringen van Staten waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste 65 procent van de brutoinhoud van de wereldhandelsvloot uitmaken, het hebben ondertekend zonder voorbehoud van aanvaarding of overeenkomstig artikel 16 akten van aanvaarding of toetreding hebben nedergelegd. De Organisatie stelt alle regeringen die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, in kennis van de datum van inwerkingtreding.

2) Voor regeringen die een akte van aanvaarding van of toetreding tot dit Verdrag hebben nedergelegd gedurende het in lid 1 van dit artikel bedoelde tijdvak van vierentwintig maanden, wordt de aanvaarding of toetreding van kracht bij de inwerkingtreding van dit Verdrag dan wel drie maanden na de datum van de nederlegging van de akte van aanvaarding of toetreding, al naar gelang welk tijdstip het laatst valt.

3) Voor regeringen die een akte van aanvaarding van of toetreding tot dit Verdrag hebben nedergelegd na de datum van inwerkingtreding, treedt dit Verdrag in werking drie maanden na de datum van nederlegging van een zodanige akte.

4) Na de datum waarop alle maatregelen die nodig zijn om een wijziging van dit Verdrag in werking te doen treden voltooid zijn of na de datum waarop alle noodzakelijke aanvaarding geacht worden te hebben plaatsgevonden krachtens lid 2, letter b), van artikel 18 in geval van wijziging door middel van eenstemmige aanvaarding, wordt elke akte van aanvaarding of toetreding die wordt nedergelegd, geacht te gelden voor het gewijzigde Verdrag.

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.

Artikel 18.

Wijzigingen.

1) Dit Verdrag kan op voorstel van een Verdragsluitende Regering gewijzigd worden door middel van de in dit artikel aangegeven procedures.

2) Wijziging bij eenstemmige aanvaarding :

a) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering wordt iedere door haar voorgestelde wijziging van dit Verdrag door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen ter bestudering medegedeeld met het oog op eenstemmige aanvaarding.

b) Een dergelijke wijziging treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop zij door alle Verdragsluitende Regeringen is aanvaard, tenzij over een eerdere datum overeenstemming is bereikt. Een Verdragsluitende Regering die haar aanvaarding of verwerving van de wijziging niet binnen vierentwintig maanden nadat deze wijziging haar voor het eerst door de Organisatie is medegedeeld ter kennis van laatstgenoemde brengt, wordt geacht de wijziging te hebben aanvaard.

3) Wijziging na bestudering in de Organisatie :

a) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering wordt iedere door haar voorgestelde wijziging van dit Verdrag door de Organisatie bestudeerd. Indien zij wordt goedgekeurd door een meerderheid van twee derde der aanwezige hun stem uitbrengende leden van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, wordt een zodanige wijziging aan alle leden van de Organisatie en aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld ten minste zes maanden voordat zij wordt bestudeerd door de Algemene Vergadering van de Organisatie.

b) Indien zij wordt goedgekeurd door een meerderheid van twee derde der aanwezige hun stem uitbrengende leden van de Algemene Vergadering, wordt een zodanige wijziging door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld ter fine van aanvaarding.

c) Een zodanige wijziging treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derde van de Verdragsluitende Regeringen is aanvaard. De wijziging treedt in werking ten aanzien van alle Verdragsluitende Regeringen, behalve die regeringen welke voordat zij in werking treedt een verklaring afleggen dat zij de wijziging niet aanvaarden.

d) De Algemene Vergadering kan met twee derde meerderheid van de aanwezige hun stem uitbrengende leden, waaronder begrepen twee derde van de in de Maritieme Veiligheidscommissie vertegenwoordigde regeringen die in de Algemene Vergadering aanwezig zijn en daar hun stem uitbrengen, ten tijde van de goedkeuring van een wijziging voorstellen dat wordt besloten dat deze van zodanig belang is dat iedere Verdragsluitende Regering die een verklaring aflegt krachtens c) en de wijziging niet aanvaardt binnen een tijdvak van twaalf maanden nadat zij in werking is getreden, ophoudt partij te zijn bij dit Verdrag na het verstrijken van dat tijdvak. Dit besluit is onderworpen aan de voorafgaande aanvaarding door twee derde der Verdragsluitende Regeringen die bij dit Verdrag partij zijn.

e) Geen der bepalingen van dit lid verhindert dat de Verdragsluitende Regering die het eerst krachtens dit lid het initiatief nam ter zake van een wijziging van dit Verdrag, te eniger tijd andere maatregelen die zij gewenst acht, neemt overeenkomstig lid 2 of lid 4 van dit artikel.

4) Wijziging door een conferentie

c) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering waarmede door ten minste een derde van de Verdragsluitende Regeringen wordt ingestemd, wordt door de Organisatie een conferentie van regeringen bijeengeroepen ten einde wijzigingen van dit Verdrag te bestuderen.

b) Iedere wijziging door een zodanige conferentie goedgekeurd door een meerderheid van twee derde der aanwezige hun stem uitbrengende leden wordt door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld ter fine van aanvaarding.

c) Een zodanige wijziging treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derde van de Verdragsluitende Regeringen is aanvaard. De wijziging treedt in werking ten aanzien van alle Verdragsluitende Regeringen, behalve die regeringen welke voordat zij in werking treedt een verklaring afleggen dat zij de wijziging niet aanvaarden.

d) Een krachtens a) bijeengeroepen conferentie kan met twee derde meerderheid van de aanwezige hun stem uitbrengende leden ten tijde van de goedkeuring van een wijziging besluiten dat deze van zodanig belang is dat iedere Verdragsluitende Regering die een verklaring aflegt krachtens c) en de wijziging niet aanvaardt binnen een tijdvak van twaalf maanden nadat zij in werking is getreden, ophoudt partij te zijn bij dit Verdrag na het verstrijken van dat tijdvak.

5) De Organisatie stelt alle Verdragsluitende Regeringen in kennis van alle wijzigingen die krachtens dit artikel in werking treden, alsmede van de datum waarop elk van deze wijzigingen in werking treedt.

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.

Dénunciation.

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.

6) Elke aanvaarding of verklaring krachtens dit artikel geschiedt door middel van schriftelijke mededeling aan de Organisatie die alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stelt van de ontvangst van de aanvaarding of de verklaring.

Artikel 19.

Opzegging.

1) Dit Verdrag kan te allen tijde door elke Verdragsluitende Regering worden opgezegd na afloop van een tijdvak van vijf jaar te rekenen van de datum waarop dit Verdrag voor die regering in werking treedt.

2) Opzegging geschiedt door nederlegging van een akte van opzegging bij de Organisatie die alle andere Verdragsluitende Regeringen van de ontvangst van een zodanige opzegging en van de datum van ontvangst daarvan op de hoogte stelt.

3) De opzegging wordt van kracht een jaar na ontvangst door de Organisatie van de akte van opzegging of na een langere daarin vastgestelde periode.

Artikel 20.

Afhankelijke gebieden.

1) a) De Verenigde Naties, in die gevallen waarin deze Organisatie het gezagsorgaan is dat het beheer over een gebied uitoefent, of Verdragsluitende Regeringen die verantwoordelijk zijn voor de internationale betrekkingen van een gebied, dienen zo spoedig mogelijk overleg te plegen met een zodanig gebied ten einde te bewerkstelligen dat dit Verdrag op dat gebied van toepassing wordt, en kunnen de Organisatie te allen tijde schriftelijk mededelen dat dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn.

b) Te rekenen van de datum van ontvangst van deze kennisgeving of van een andere in deze kennisgeving vastgestelde datum is dit Verdrag van toepassing op het daarin genoemde gebied.

2) a) De Verenigde Naties of Verdragsluitende Regeringen die een verklaring krachtens lid 1, letter a), van dit artikel hebben afgelegd, kunnen te allen tijde na het verstrijken van een tijdvak van vijf jaar te rekenen van de datum waarop dit Verdrag aldus op een gebied van toepassing wordt, door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Organisatie verklaren dat dit Verdrag ophoudt van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied.

b) Dit Verdrag houdt op van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Organisatie of na een langere in de kennisgeving vastgestelde periode.

3) De Organisatie stelt alle Verdragsluitende Regeringen op de hoogte van het van toepassing worden van dit Verdrag op enigerlei gebied krachtens lid 1 van dit artikel, alsmede van de beëindiging van een zodanige toepasselijkheid krachtens de bepalingen van lid 2, waarbij in ieder afzonderlijk geval melding dient te worden gemaakt van de datum waarop dit Verdrag aldus van toepassing is geworden of van de datum waarop de toepasselijkheid is beëindigd.

Artikel 21.

Nederlegging en registratie.

1) Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Organisatie en de Secretaris-Generaal van de Organisatie doet hiervan voor eensluidend gewaarmerkte afschriften toekomen aan alle ondertekenende Regeringen en aan alle regeringen die tot dit Verdrag toetreden.

2) Zodra dit Verdrag in werking treedt wordt de tekst daarvan door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel 22.

Talen.

Dit Verdrag is in een enkel exemplaar opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en de Spaanse taal worden opgesteld en tezamen met het ondertekende origineel nedergelegd.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Londen, de drieëntwintigste juni 1969.

ANNEXE I.

RÈGLES 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 fermetures 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

BIJLAGE I.

VOORSCHRIFTEN VOOR DE BEREKENING VAN DE BRUTO-
EN DE NETTO-TONNENMAAT VAN SCHEPEN.

Voorschrift 1.

Algemeen.

- 1) De tonnenmaat van een schip wordt onderscheiden naar bruto-tonnenmaat en netto-tonnenmaat.
- 2) De bruto- en de netto-tonnenmaat worden berekend volgens de in deze voorschriften neergelegde bepalingen.
- 3) De bruto- en de netto-tonnenmaat van nieuwe typen tuigen waarvan de bouwkenmerken zodanig zijn, dat zij de toepassing van de bepalingen van deze voorschriften onredelijk of onuitvoerbaar maken, worden vastgesteld door de Administratie. Indien een zodanige vaststelling heeft plaatsgevonden, dient de Administratie aan de Organisatie mededeling te doen van de bijzonderheden der voor dit doel gebruikte methode voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen.

Voorschrift 2.

Definities van de in de bijlagen gebruikte begrippen.

1) Bovendek.

Het bovendek is het bovenste aan weer en wind blootgestelde volledige dek, voorzien van permanente middelen tot waterdichte afsluiting van alle openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van het dek, en waar beneden alle openingen in de zijden van het schip zijn voorzien van permanente middelen tot waterdichte afsluiting. Op een schip met een verspringend bovendek wordt het laagste gedeelte van het blootgestelde dek en de voortzetting van dat gedeelte evenwijdig aan het verhoogde gedeelte als bovendek beschouwd.

2) Holte naar de mal.

a) De holte naar de mal is de verticale afstand gemeten van de bovenkant van de kiel tot de onderkant van het bovendek in de zijde. Bij houten en composiet schepen wordt de afstand gemeten vanaf de binnenkant van de sponning in de kiel. Indien de vorm in het onderste gedeelte van de grootspant hol verloopt of indien dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de afstand gemeten van het punt, waar de lijn die van het vlakke deel van het scheepsvlak naar hart schip wordt doorgetrokken de zijkant van de kiel snijdt.

b) Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd moet de holte naar de mal worden gemeten tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenkant der balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant der spanten.

c) Indien het bovendek verspringt en het verhoogde gedeelte zich uitstrekt voorbij het punt waar de holte naar de mal moet worden bepaald, wordt de holte naar de mal gemeten tot de lijn die vanaf het lage gedeelte van het dek evenwijdig aan het verhoogde gedeelte wordt doorgetrokken.

3) Breedte.

De breedte is de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenkant der spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de huid bij een schip met een huid van ander materiaal.

4) Ingesloten ruimten.

Ingesloten ruimten zijn alle ruimten, die begrensd worden door de huid van het schip, door vaste of verplaatsbare wanden of schotten, door dekken of bedekkingen, anders dan vaste of wegneembare dekzeilen. Onderbrekingen van het dek, openingen in de scheepshuid, in een dek of een bedekking van een ruimte of in de wanden of schotten van een ruimte, vormen, evenmin als het ontbreken van een wand of een schot een reden om een ruimte niet te rekenen tot de ingesloten ruimten.

5) Niet in de inhoud begrepen ruimten.

Onverminderd de bepalingen van paragraaf 4 van dit voorschrift worden de in de subparagrafen a) tot en met e) van deze paragraaf omschreven ruimten « niet in de inhoud begrepen ruimten » genoemd en

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

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 des 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.

worden zij niet gerekend te behoren tot het volume van de ingesloten ruimten; evenwel dienen zodanige ruimten, die voldoen aan ten minste een van de volgende drie voorwaarden, te worden behandeld als een ingesloten ruimte :

- de ruimte is voorzien van planken of andere middelen voor het vastzetten van lading of voorraden;
- de openingen zijn voorzien van enige middelen tot sluiting;
- de constructie voorziet in enige mogelijkheid tot het sluiten van die openingen.

a) i) Een ruimte gelegen binnen een bovenbouw, grenzend aan een zich van dek tot dek uitstrekkende eindopening — waarbij een gordijnplaat, met een hoogte van niet meer dan 25 millimeter (1 inch) boven die van de aangrenzende dekbalken niet in aanmerking wordt genomen — en welke opening een breedte heeft van 90 procent of meer van de dekbreedte ter plaatse van de opening. Deze bepaling dient zodanig te worden toegepast, dat van de ingesloten ruimten alleen die ruimte niet in de inhoud wordt begrepen, welke gelegen is tussen de werkelijke eindopening en een lijn evenwijdig aan de lijn of het vlak van de opening op een afstand van die opening gelijk aan de helft van de dekbreedte ter plaatse van de opening (figuur 1 van Aanhangel 1).

a) ii) Indien de breedte van de ruimte door een bepaalde constructie, met uitzondering van het naar elkaar toelopen van de huidbeplating, minder wordt dan 90 procent van de dekbreedte, wordt alleen de ruimte, gelegen tussen de lijn van de opening en een evenwijdige lijn door het punt waar de dwarsscheepse breedte van de ruimte gelijk aan of minder wordt dan 90 procent van de dekbreedte, niet in de inhoud van de ingesloten ruimten begrepen (figuren 2, 3 en 4 van Aanhangel 1).

a) iii) Wanneer een tussenruimte, welke op verschansingen of open relingwerk na geheel open is, twee willekeurige ruimten — waarvan een of beide volgens de subparagrafen a) i) en/of a) ii) aangemerkt kunnen worden als « niet in de inhoud begrepen ruimten » — van elkaar scheidt zal de betrokken ruimte of zullen de betrokken ruimten niet als zodanig aangemerkt worden, indien de afstand tussen de twee ruimten minder is dan de kleine halve dekbreedte ter plaatse van de scheiding (figuren 5 en 6 van Aanhangel 1).

b) Een overdekte ruimte, blootgesteld aan weer en wind, met, aan de blootgestelde zijden, geen andere verbinding met de scheepsrump dan de voor ondersteuning benodigde stutten. In een dergelijke ruimte kunnen open relingwerk of een verschansing en gordijnplaat aangebracht worden, of stutten aan de scheepszijden, mits de afstand tussen de bovenkant van het relingwerk of de verschansing en de gordijnplaat niet minder bedraagt dan 0,75 meter (2,5 voet) of een derde van de hoogte van de ruimte, welke van beide de grootste is (figuur 7 van Aanhangel 1).

c) Een ruimte in een zich van boord tot boord uitstrekkende bovenbouw gelegen tussen tegenover elkaar gelegen zijopeningen met een hoogte niet minder dan 0,75 meter (2,5 voet) of een derde van de bovenbouwhoogte, welke van beide de grootste is. Indien in een dergelijke bovenbouw de opening slechts aan één zijde is aangebracht, zal de ruimte, welke als niet in de inhoud begrepen ruimte wordt aangemerkt, binnenwaarts gemeten, vanaf de opening, beperkt worden tot een maximum van de helft van de dekbreedte ter plaatse van de opening (figuur 8 van Aanhangel 1).

d) Een ruimte in een bovenbouw, onmiddellijk gelegen onder een niet afgedekte opening in het daarboven gelegen dek, mits een dergelijke opening aan weer en wind is blootgesteld en de ruimte welke niet als de ingesloten ruimte wordt aangemerkt begrensd wordt door de oppervlakte van de opening (figuur 9 van Aanhangel 1).

e) Een nis in een buitenwand van een aan weer en wind blootgestelde bovenbouw, waarvan de opening, zonder mogelijkheid tot afsluiting, zich van dek tot dek uitstrekt, mits de binnenwaarts gelegen breedte nergens groter is dan de breedte bij de ingang en de binnenwaartse lengte in de bovenbouw niet groter is dan tweemaal de breedte van de ingang (figuur 10 van Aanhangel 1).

6) Passagiers.

Passagiers zijn alle personen met uitzondering van :

- a) de kapitein en de schepelingen of andere personen die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;
- b) kinderen beneden de leeftijd van één jaar.

7) Ladingruimten.

Ladingruimten, begrepen in de berekening van de netto-tonnenmaat, zijn ingesloten ruimten, geschikt voor het vervoer van uit het schip te lossen lading, mits zodanige ruimten begrepen zijn in de berekening van de bruto-tonnenmaat. Deze ladingruimten dienen kenbaar te worden gemaakt door hen te merken met de letters CC (cargo compartment), die zodanig moeten worden aangebracht, dat ze duidelijk zichtbaar en niet minder dan 100 millimeter (4 inches) hoog zijn.

8) *Etanche aux intempéries.*

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

Règle 3.*Jauge brute.*

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

$$GT = K_1 V$$

où :

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

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

Règle 4.*Jauge nette.*

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

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

dans laquelle :

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

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

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

et où :

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

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

$$K_3 = 1,25 \frac{GT + 10.000}{10.000},$$

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8) *Dicht tegen weer en wind.*

Dicht tegen weer en wind betekent dat onder alle omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen geen water in het schip kan binnendringen.

Voorschrift 3.*Bruto-tonnenmaat.*

De bruto-tonnage (GT) van een schip wordt bepaald door middel van de volgende formule :

$$GT = K_1 V$$

waarbij :

V = het totale volume van alle ingesloten ruimten van het schip in kubieke meters,

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (of volgens de tabel in Aanhangsel 2).

Voorschrift 4.*Netto-tonnenmaat.*

1) De netto-tonnenmaat (NT) van een schip wordt vastgesteld door middel van de volgende formule :

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

waarbij :

a) de factor $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ niet groter mag zijn dan 1;

b) de term $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ niet minder mag zijn dan 0,25 GT; en

c) NT niet minder mag zijn dan 0,30 GT,

en waarbij :

V_c = het totale volume der ladingruimten in kubieke meters,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (of zoals volgens de tabel in Aanhangsel 2),

$$K_3 = 1,25 \frac{GT + 10.000}{10.000},$$

D = holte naar de mal midscheeps gemeten in meters als omschreven in voorschrift 2, paragraaf 2,

d = diepgang naar de mal midscheeps gemeten in meters als omschreven in paragraaf 2 van dit voorschrift,

N_1 = aantal passagiers in hutten met niet meer dan 8 kooien,

N_2 = aantal der overige passagiers,

$N_1 + N_2$ = totaal aantal passagiers dat het schip volgens het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen mag vervoeren; indien $N_1 + N_2$ minder is dan 13, worden N_1 en N_2 geacht gelijk te zijn aan nul,

GT = bruto-tonnenmaat van het schip als vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 3.

2) De diepgang naar de mal d) bedoeld in paragraaf 1 van dit voorschrift is een van de volgende diepgangen :

a) voor schepen waarop het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van toepassing is : de diepgang, overeenkomende met de lijn voor zomeruitwatering (anders dan de lijn voor houtvaartuitwatering) zoals die overeenkomstig het genoemde Internationaal Verdrag is toegekend;

b) voor passagiersschepen de diepgang overeenkomende met de hoogstgelegen indelingslastlijn, toegekend overeenkomstig het van kracht zijnde Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee of een andere van toepassing zijnde internationale overeenkomst;

c) voor schepen waarop het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen niet van toepassing is, maar waaraan ter voldoening aan de nationale wettelijke vereisten een uitwateringslijn is toegekend : de diepgang overeenkomende met de aldus toegekende lijn voor zomeruitwatering;

d) voor schepen waaraan geen uitwateringslijn is toegekend, maar waarvan de diepgang ter voldoening aan de nationale wettelijke vereisten is beperkt : de maximaal toegestane diepgang;

e) voor andere schepen : 75 procent van de holte naar de mal midscheeps gemeten als omschreven in voorschrift 2, paragraaf 2.

Règle 5.*Modification de la jauge nette.*

1) Si les caractéristiques d'un navire, telles que V, V_e, d, N₁ ou N₂ 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_e, d, N₁ ou N₂ 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, quels 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.

Voorschrift 5.*Wijziging van de netto-tonnenmaat.*

1) Indien de kenmerken van een schip, met name de in de voorschriften 3 en 4 omschreven V, V_e, d, N₁ of N₂, worden gewijzigd en indien een zodanige wijziging een vermeerdering van de overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 4 vastgestelde netto-tonnage ten gevolge heeft, dient de met de nieuwe kenmerken overeenkomende netto-tonnenmaat van het schip zonder verwijl te worden vastgesteld en toegepast.

2) Voor een schip waaraan gelijktijdig uitwateringslijnen zoals bedoeld in de subparagrafen 2) a) en 2) b) van voorschrift 4 zijn toegekend wordt slechts een netto-tonnenmaat vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 4 en die tonnenmaat zal overeen dienen te komen met de toegekende uitwateringslijn, voor het vervoer waaraan door het schip wordt deelgenomen.

3) Indien de kenmerken van een schip, met name de in de voorschriften 3 en 4 omschreven V, V_e, d, N₁ of N₂, worden gewijzigd of als de desbetreffende toegekende uitwateringslijn, bedoeld in paragraaf 2 van dit voorschrift, is gewijzigd door een verandering van het door het schip verrichte vervoer, en indien een zodanige wijziging leidt tot een vermindering van de netto-tonnenmaat van het schip, zoals die is vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 4, mag niet worden overgegaan tot uitgifte van een nieuwe internationale meetbrief (1969) waarop de aldus vastgestelde netto-tonnenmaat is vermeld, alvorens twaalf maanden zijn verstreken na de datum waarop de lopende meetbrief was uitgegeven. Dit vereiste zal evenwel niet worden gesteld :

- a) als het schip onder de vlag van een andere Staat is overgegaan, of
- b) als het schip veranderingen of wijzigingen ondergaat, die door de Administratie geacht worden van een ingrijpend karakter te zijn, zoals bijvoorbeeld het wegnemen van een bovenbouw, waardoor een wijziging van de toegekende uitwateringslijn wordt vereist, of
- c) voor passagiersschepen, die worden gebruikt voor het vervoer van grote aantallen dekpassagiers tijdens speciale vaarten, zoals bijvoorbeeld het vervoeren van pelgrims.

Voorschrift 6.*Berekening van volumes.*

1) Alle volumes begrepen in de berekening van bruto- en netto-tonnenmaat dienen te worden gemeten, ongeacht aangebrachte isolatie of soortgelijk materiaal, tot de binnenzijde van de huid of tot de begrenziingswanden bij metalen schepen en tot de buitenzijde van de huid of tot de binnenzijde van de begrenziingswanden bij schepen gebouwd van ander materiaal.

2) Het volume van uitbouwsels dient in het totale volume te worden begrepen.

3) Het volume der voor de zee openstaande ruimten mag van het totaal volume worden afgetrokken.

Voorschrift 7.*Meting en berekening.*

1) Alle metingen, gebruikt bij de berekening van volumes, dienen te worden verricht tot op 1 centimeter of 1/20 voet nauwkeurig.

2) De volumes dienen te worden berekend volgens algemeen aanvaarde methoden voor de betrokken ruimte en met een voor de Administratie aanvaardbare nauwkeurigheid.

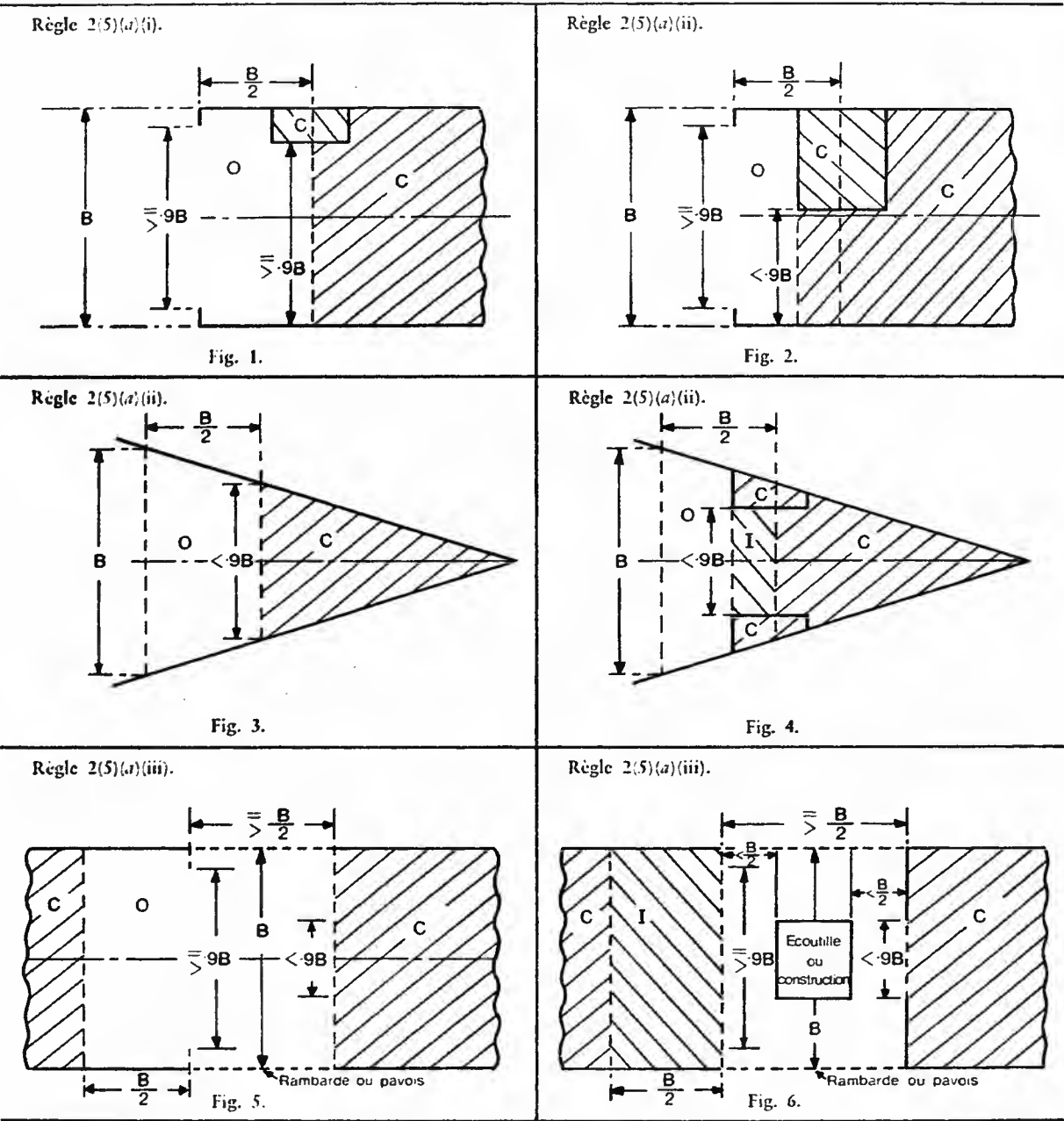
3) De berekening dient voldoende gedetailleerd te zijn om gemakkelijke verificatie mogelijk te maken.

APPENDICE 1.

Figures mentionnées à la règle 2, paragraphe 5.

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

Les parties hachurées doivent être comprises dans les espaces fermés.
B=largeur du pont par le travers de l'ouverture.
Pour les navires ayant une gouttière arrondie, la largeur est mesurée comme l'indique la figure 11.



AANHANGSEL 1.

Figuren bedoeld in voorschrift 2, paragraaf 5.

In de volgende figuren : O = niet in de inhoud begrepen ruimte;

C = ingesloten ruimte;

I = ruimte te beschouwen als ingesloten ruimte.

De gearceerde delen moeten worden begrepen in de ingesloten ruimten.

B = breedte van het dek ter plaatse van de opening.

Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd wordt de breedte gemeten als aangegeven in figuur 11.

Voorschrift 2(5)(a)(i).

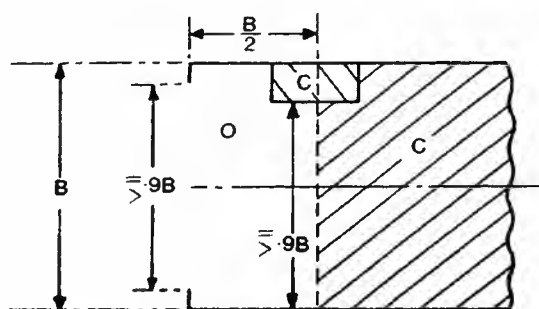


Fig. 1.

Voorschrift 2(5)(a)(ii).

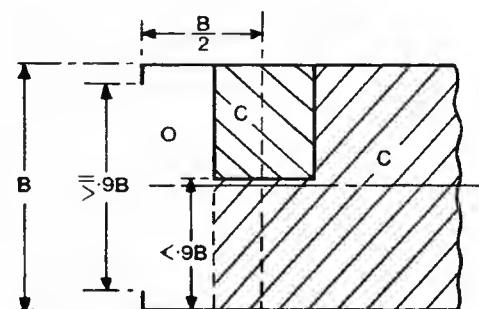


Fig. 2.

Voorschrift 2(5)(a)(ii).

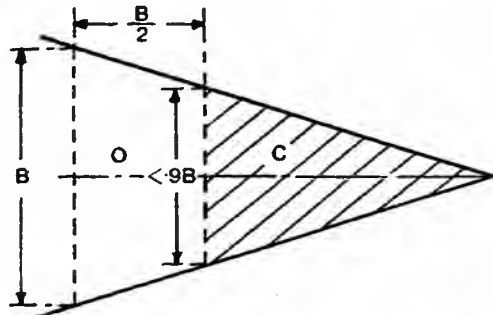


Fig. 3.

Voorschrift 2(5)(a)(ii).

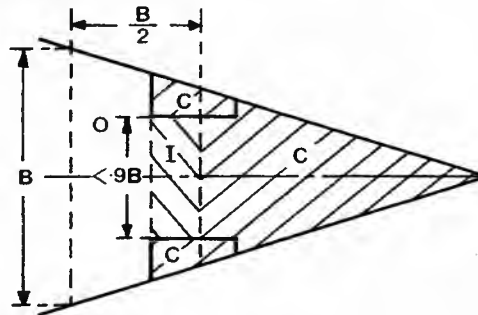


Fig. 4.

Voorschrift 2(5)(a)(iii).

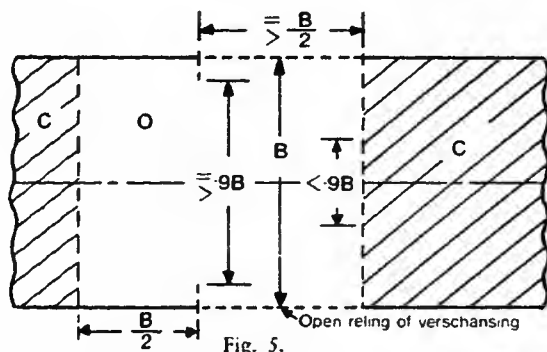


Fig. 5.

Voorschrift 2(5)(a)(iii).

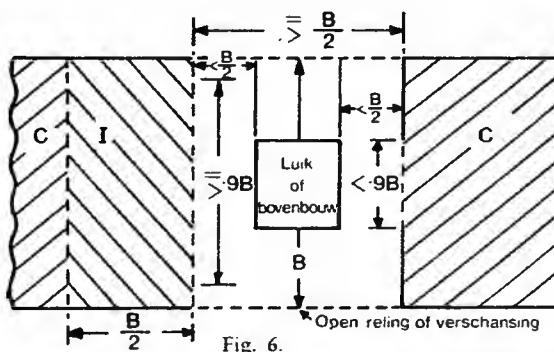


Fig. 6.

Règle 2(5)(b).

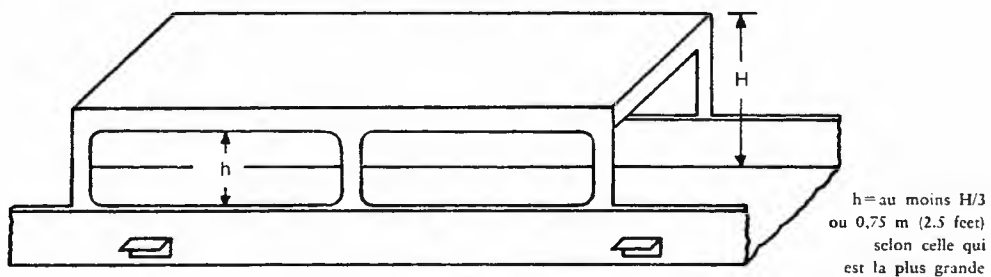
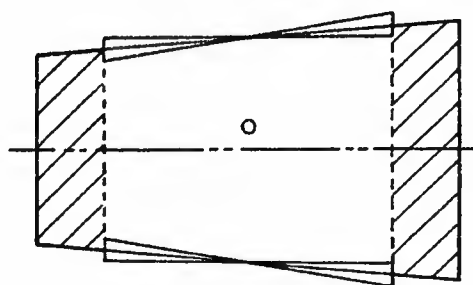
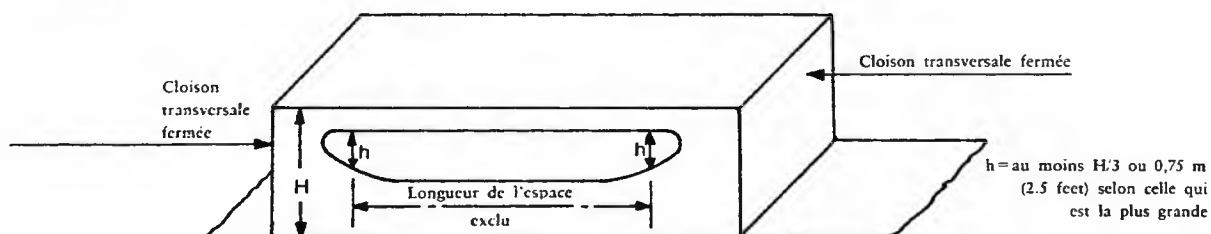
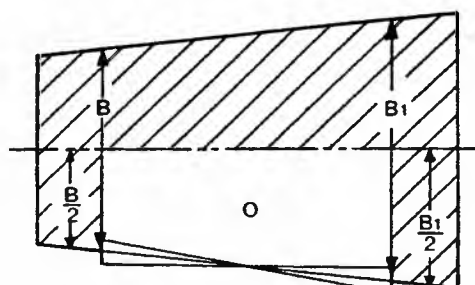


Fig. 7.

Règle 2(5)(c).



Ouvertures latérales opposées



Ouverture dans un côté seulement

Fig. 8.

Règle 2(5)(d).

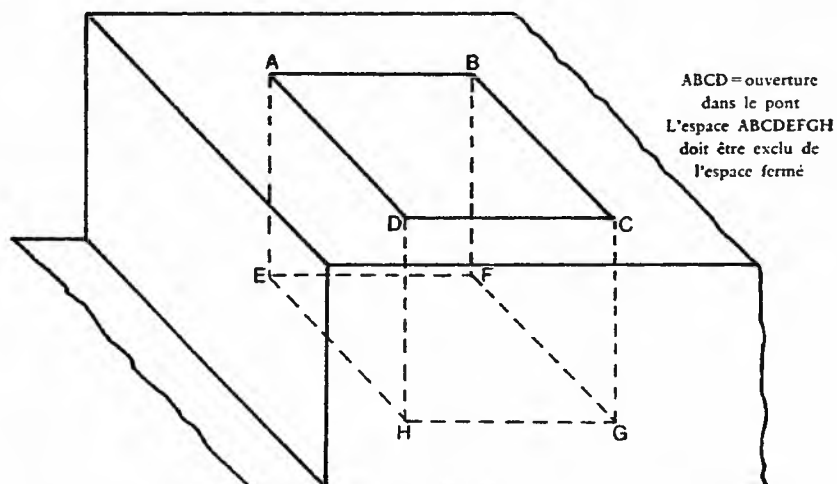


Fig. 9.

Voorschrift 2(5)(b).

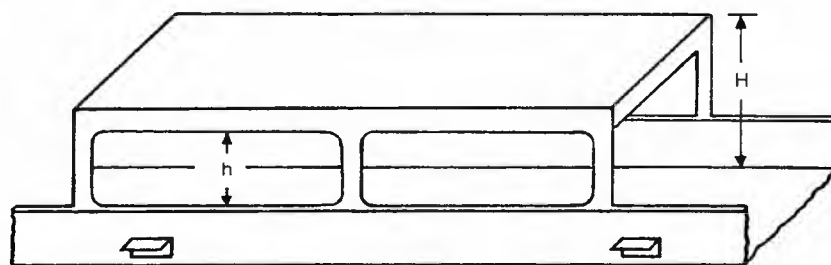
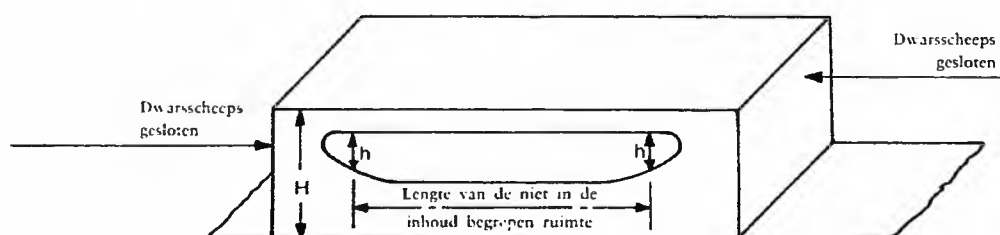


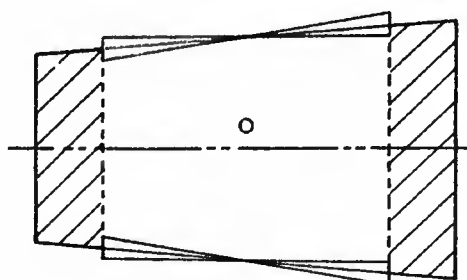
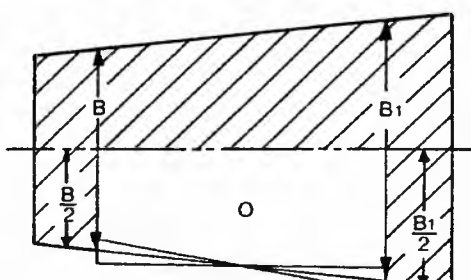
Fig. 7.

$h = \text{ten minste } H/3 \text{ of } 0,75 \text{ meter (2,5 voet)}$
welke van beide
het grootste is

Voorschrift 2(5)(c).



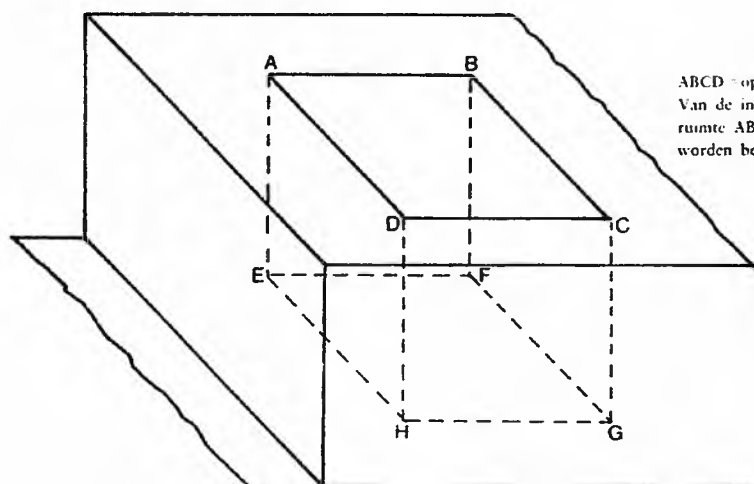
$h = \text{ten minste } H/3 \text{ of } 0,75 \text{ meter (2,5 voet)}$
welke van beide
het grootste is

Tegenover elkaar gelegen
zijopeningen

Opening aan slechts één zijde

Fig. 8.

Voorschrift 2(5)(d).



ABCD = opening in het dek
Van de ingesloten ruimte zal de
ruimte ABCDEFGH niet in de inhoud
worden begrepen

Fig. 9.

Règle 2(5)(e).

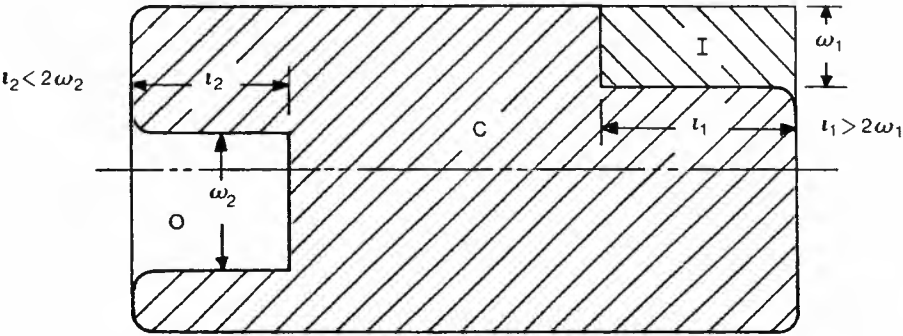


Fig. 10.

Navire à gouttières arrondies

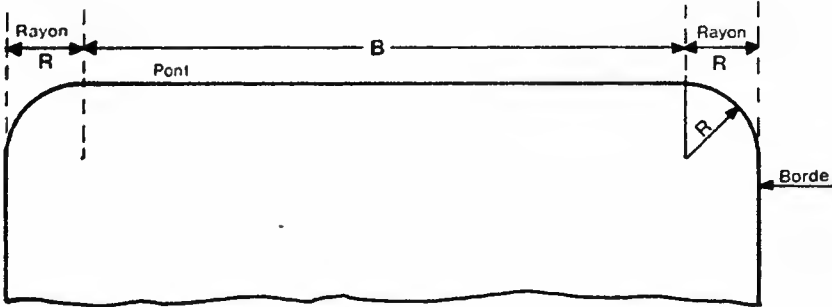


Fig. 11.

Voorschrift 2(5)(c).

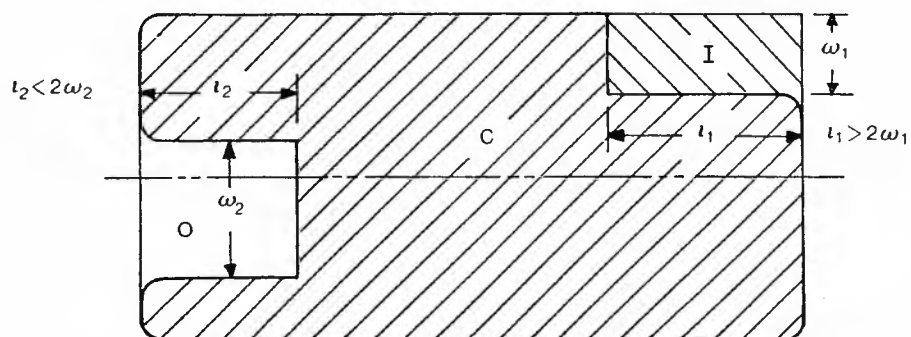


Fig. 10.

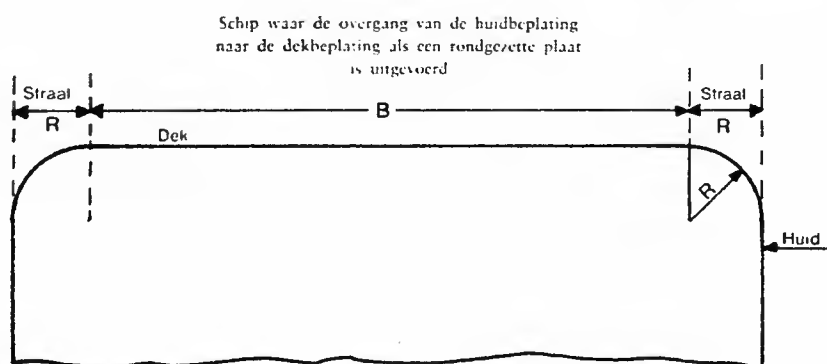


Fig. 11.

APPENDICE 2.

Coefficients K_1 et K_2 des règles 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.

AANHANGSEL 2.

Coëfficiënten K_1 en K_2 , bedoeld in voorschriften 3 en 4 (1).V of V_e = Volume in kubieke meters.

V of V_e	K_1 of K_2	V of V_e	K_1 of K_2	V of V_e	K_1 of K_2	V of V_e	K_1 of 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

De coëfficiënten K_1 of K_2 , voor de tussenliggende waarden van V of V_e worden verkregen door lineaire interpolatie

ANNEXE II.

Certificat international de jaugeage des navires (1969)

(Cachet officiel.)

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

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

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

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

* Date à laquelle la quille du navire a été posée ou à laquelle le navire s'est 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
 (Lieu de délivrance du certificat.)

Le 19.....
 (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.)

BIJLAGE II

Internationale meetbrief (1969)

(Officieel zegel.)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen (1969) namens de Regering van
 (Volledige officiële aanduiding van het land.)

voor welk land het Verdrag in werking is getreden op 19.....

door
 (Volledige officiële aanduiding van de bevoegde persoon of organisatie erkend krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen (1969).)

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	Plaats van teboekstelling	Datum *

* Datum waarop de kiel is gelegd of waarop het schip zich in soortgelijk stadium van aanbouw bevond [artikel 2, 6)], of de datum waarop het schip veranderingen of wijzigingen van belangrijke aard heeft ondergaan [artikel 3, 2, b)].

SIGNALEMENTSAFMETINGEN

Lengte (artikel 2, 8)	Breedte (voorschrift 2, 3)	Holte naar de mal midscheeps tot het bovendek (voorschrift 2, 2)

DE TONNAGES VAN HET SCHIP ZIJN

BRUTO-TONNAGE

NETTO-TONNAGE

Ondergetekende verklaart dat de tonnages van dit schip zijn vastgesteld volgens de voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen (1969).

Afgegeven te 19.....
 (Plaats van afgifte meetbrief.) (Datum van afgifte.)

.....
 (Handtekening van ambtenaar die de meetbrief afgeeft
 en/of
 zegel van de autoriteit die de meetbrief afgeeft.)

Bij ondertekening dient de volgende verklaring te worden toegevoegd :

De ondergetekende verklaart, dat hij door bovengenoemde Regering behoorlijk is gemachtigd tot het afgeven van deze meetbrief.

.....
 (Ondertekening.)

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

