

قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها^۱ مصوب ۱۳۵۲/۹/۵

ماده واحده - دولت ایران مجاز است الحاق خود را به کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها مصوب ۱۹۶۹ که مشتمل بر ۲۲ ماده و دو ضمیمه و یک فرم گواهینامه است به سازمان مشورتی دریانوردی بین دول اعلام نماید.

کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹)^۲

دول متعاقد :

با تمایل به ایجاد اصول و قوانین واحد برای تعیین ظرفیت کشتیهایی که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند ،

با توجه به این که انجام این امر با انعقاد یک کنوانسیو بهتر صورت خواهد گرفت ، به شرح ذیل توافق نمودند :

ماده ۱- تعهدات کلی ناشی از کنوانسیون : دول متعاقد تعهد می‌نمایند مقررات کنوانسیون حاضر و ضمائ آن را که جزء لاینجزای آن می‌باشد به موقع اجرا نمایند. هرگونه اشاره به کنوانسیون حاضر در عین حال متضمن اشاره به ضمائ آن نیز خواهد بود.

ماده ۲- تعاریف : از لحاظ این کنوانسیون مگر آن که به نوع دیگری تصریح شده باشد :

۱- عبارت « قواعد » - به معنای قواعد ضمیمه این کنوانسیون است.

۲- عبارت « سازمان اداری » - به معنای دولتی است که کشتی پرچم آن را برافراشته است.

۳- عبارت « سفر بین‌المللی » - به معنای یک سفر دریایی از کشوری که مشمول کنوانسیون حاضر است به بندری خارج از آن کشور یا بالعکس می‌باشد. بدین منظور هر سرزمینی که مسئولیت روابط بین‌المللی آن را دولت متعاهدی عهده‌دار باشد و یا سازمان ملل متحد عهده‌دار اداره امور آن باشد به عنوان یک کشور مجزا تلقی می‌شود.

۴- اصطلاح « ظرفیت ناویژه » - ابعاد کل کشتی است که طبق مقررات این کنوانسیون تعیین شده است.

۵- اصطلاح « ظرفیت ویژه » - به معنی گنجایش مورد لزوم کشتی است که طبق مقررات این کنوانسیون تعیین شده است .

۶- اصطلاح « کشتی جدید » - به کشتی اطلاق می‌گردد که تیر حمال آن هنگام اجرای این کنوانسیون یا پس از آن کار گذارده شده باشد یا در چنین مرحله ساختمانی باشد.

۷- اصطلاح « کشتی موجود » - به معنای کشتی است که کشتی جدید نباشد.

۸ - اصطلاح « طول » - یعنی طولی معادل ۹۶ درصد طول کلی تقسیم بر خط آبخور واقع در ۸۵ درصد از اندازه حد فاصل عمق کشتی (Moulded depth) که از بالای تیر حمال تا لبه عرشه کشتی اندازه‌گیری می‌شود یا در صورتی که از این میزان بیشتر باشد طولی است از سمت جلوی سینه کشتی و محور پایه سکان تا خط آبخور . در کشتی‌هایی که دارای تیر حمال خمیده هستند ، خط آبخور که برحسب آن طول مزبور اندازه‌گیری می‌شود باید به موازات خط آبخور پیش‌بینی شده در موقع بکارگیری باشد.

۹- « سازمان » - یعنی سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدول .

ماده ۳- قلمرو اجرا : ۱- این کنوانسیون درمورد کشتی‌های ذیل که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند قابل اجراست :

الف - کشتی‌های به ثبت رسیده در کشورهایی که دولتهای آنها طرف متعاقد این کنوانسیون می‌باشند.

ب - کشتی‌های ثبت شده در سرزمین‌هایی که به موجب ماده ۲۰ مشمول این کنوانسیون می‌باشند.

ج - کشتی‌های ثبت نشده که پرچم یکی از دول متعاقد را برافراشته‌اند.

۲- این کنوانسیون در مورد کشتی‌هایی که ذیلاً اشاره می‌شود قابل اجرا است :

الف - کشتی‌های جدید .

ب - کشتی‌های موجود که اصلاحات یا تغییراتی در ساختمان آنها داده می‌شود که به نظر سازمان اداری تغییر مهمی در ظرفیت ناویژه آنها تلقی گردد.

ج - کشتی‌های موجود برحسب تقاضای مالک .

د - کلیه کشتی‌های موجود دوازده سال پس از تاریخ اجرای این کنوانسیون. معهداً این کشتیها ، به استثنای کشتی‌هایی که در بندهای فرعی (ب) و (ج) این بند به آنها اشاره شده است ، ظرفیتهای قبلی خود را به منظور اجرای مقررات مربوط به سایر کنوانسیونهای بین‌المللی موجود حفظ خواهند کرد.

۳- در مورد کشتی‌های موجودی که طبق مقررات بند فرعی ج بند ۲ ماده حاضر مشمول این کنوانسیون می‌شوند ظرفیت آنها را نمی‌توان طبق مقرراتی که سازمان اداری قبل از لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون نسبت به کشتی‌هایی که سفرهای بین‌المللی دریایی انجام می‌دهند اجرا می‌نمود ، تعیین کرد.

ماده ۴ - موارد استثنایی : ۱- این کنوانسیون در مورد کشتی‌های ذیل قابل اجرا نیست :

الف - کشتی‌های جنگی .

ب - کشتی‌هایی که طول آنها کمتر از ۲۴ متر (۷۹ فوت) باشد .

۲- هیچیک از مقررات این کنوانسیون در مورد کشتیهایی که منحصراً در نقاط ذیل دریانوردی می‌نمایند قابل اجرا نیست :

الف - دریاچه گریت لیکس امریکای شمالی و رودخانه سنت لورنس که به صورت خطی منحنی از دماغه در روزیه به سمت وست پواینز جزیره آنتی کوستی و در سمت شمال جزیره آنتی کوستی محاذی نصف‌النهار طولی ۶۳ درجه غیبی به سمت شرق کشیده شده‌اند.

ب - بحر خزر .

ج - رودخانه‌های پلیت - پارانا و اوروگوئه که به صورت خطی منحنی بین پونتارازا (کابوسان آنتونیو) آرژانتین تا پونتادل ایست - اروگوئه کشیده شده است.

ماده ۵- فورس مازور : ۱- هر کشتی که هنگام عزیمت به مسافرت مشمول مقررات این کنوانسیون نباشد در صورت انحراف مسیر به سبب بدی هوا یا به هر علت اضطراری دیگر نیز مشمول مقررات این کنوانسیون نخواهد بود.

۲- در اجرای مقررات این کنوانسیون دول متعاهد هرگونه انحراف مسیر یا تأخیر ورود کشتیها را که ناشی از بدی هوا یا علل اضطراری دیگر باشد مورد توجه قرار خواهند داد.

ماده ۶- تعیین ظرفیتهای ویژه : تعیین ظرفیتهای ویژه یا ناویژه توسط سازمان اداری یا افراد و سازمانهای مجاز شناخته شده از طرف او انجام خواهد گرفت. در هر صورت مسئولیت کامل تعیین ظرفیتهای ویژه و ناویژه به عهده سازمان اداری مربوطه خواهد بود.

ماده ۷- صدور گواهینامه : ۱- گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) برای هر کشتی که ظرفیت ویژه و ناویژه آن طبق این کنوانسیون تعیین شده باشد صادر می‌گردد.

۲- گواهینامه مزبور توسط سازمان اداری یا افراد و سازمانهای مجاز شناخته شده از طرف او صادر می‌شود ولی در هر صورت مسئولیت کامل گواهینامه با سازمان اداری مزبور خواهد بود.

ماده ۸- صدور گواهینامه توسط دولت دیگر : ۱- هر دولت متعاهد به درخواست دولت دیگر می‌تواند ظرفیت ویژه یا ناویژه کشتی را تعیین و گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) را طبق مقررات این کنوانسیون صادر و یا اجازه صدور آن را بدهد.

۲- یک نسخه از گواهینامه و رونوشتی از محاسبات ظرفیتهای هر چه زودتر برای دولت درخواست‌کننده ارسال خواهد شد.

۳- گواهینامه‌ای که به این ترتیب صادر می‌شود باید حاوی توضیحی باشد مبنی بر اینکه گواهینامه مذکور بنا به تقاضای دولتی که پرچم آن بر فراز کشتی برافراشته شده یا خواهد شد صادر گردیده و دارای همان اعتبار و رسمیت گواهینامه‌ای خواهد بود که به موجب ماده ۷ صادر شده باشد.

۴- گواهینامه‌های بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) برای کشتی‌های متعلق به دولتهایی که طرف متعاقد این کنوانسیون نیستند صادر نمی‌شود.

ماده ۹- نمونه گواهینامه : ۱- گواهینامه فوق به زبان یا به زبانهای رسمی کشور صادرکننده تنظیم خواهد شد. هرگاه زبان مورد استفاده زبانی غیر از فرانسه یا انگلیسی باشد گواهینامه مزبور باید منضم به متن ترجمه شده آن به یکی از دو زبان مزبور باشد.

۲- نمونه گواهینامه باید طبق متنی باشد که در ضمیمه ۲ این کنوانسیون ذکر شده است.

ماده ۱۰- ابطال گواهینامه : ۱- با رعایت مستثنیات مقرر در قواعد منضم به این کنوانسیون هرگاه تغییری در ترتیب ساختمان - گنجایش نحوه استفاده از محوطه‌ها - ظرفیت حمل مسافر که در گواهینامه سفر قید گردیده - خط بار تعیین شده یا آبخور مجاز کشتی در صورتی که افزایش ظرفیت ویژه یا ناویژه آن را ایجاب نماید بوجود آید گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) صادره از درجه اعتبار ساقط و توسط سازمان اداری باطل خواهد شد. ۲- به جز در مواردی که در بند ۳ این ماده ذکر گردیده است - گواهینامه‌ای که توسط سازمان اداری برای یک کشتی صادر شده در صورتی که کشتی زیر پرچم کشور دیگری درآید از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

۳- با انتقال کشتی به دولت دیگری که به این کنوانسیون ملحق گردیده گواهینامه بین‌المللی ظرفیت ۱۹۶۹ به مدت سه ماه یا تا تاریخ صدور مجدد گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) یا موقعی که سازمان اداری بخواهد گواهینامه بعدی را جانشین گواهینامه قبلی نماید در صورتی که زمان آن نزدیکتر باشد به قوت خود باقی خواهد ماند.

دولت متعاهدی که کشتی قبلاً متعلق به او بوده باید هر چه زودتر پس از تغییر تابعیت کشتی یک نسخه از گواهینامه‌ای را که هنگام انتقال در اختیار کشتی بوده همراه با رونوشت محاسبات مربوط به ظرفیت آن جهت سازمان اداری ارسال دارد.

ماده ۱۱- پذیرش گواهینامه : گواهینامه‌ای که با مسئولیت یک دولت متعاقد طبق مقررات این کنوانسیون صادر گردیده باشد مورد قبول دول متعاقد دیگر بوده و در کلیه موارد مندرج در این کنوانسیون دارای همان اعتبار گواهینامه صادر شده توسط آنها می‌باشد.

ماده ۱۲- بازرسی : ۱- هر کشتی که دارای پرچم یکی از دول متعاقد است ممکن است در بنادر سایر دولتهایی که به کنوانسیون ملحق گردیده‌اند مورد بازرسی مأمورین مجاز آن دولت‌ها واقع شود. این بازرسی فقط به منظور حصول اطمینان از موارد ذیل صورت می‌گیرد :

الف - که کشتی دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) باشد.

ب - که مشخصات اصلی کشتی با مشخصاتی که در گواهینامه مربوطه قید شده منطبق باشد.

۲- این بازرسی نباید در هیچ مورد کوچکترین تأخیری برای کشتی بوجود بیاورد.

۳- در صورتی که در بازرسی معلوم شود که مشخصات اصلی کشتی با آنچه در گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) ذکر شده مغایر می‌باشد و ایجاب می‌نماید ظرفیت ویژه یا ناویژه آن افزایش یابد باید بلادرنگ به دولتی که کشتی متعلق به اوست اطلاع داده شود.

ماده ۱۳- مزایای کنوانسیون : هیچ کشتی نمی‌تواند از مزایای این کنوانسیون برخوردار گردد مگر با در دست داشتن گواهینامه معتبری که به موجب این کنوانسیون صادر شده باشد.

ماده ۱۴- معاهدات و کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های قبلی : ۱- کلیه معاهدات دیگر و کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های مربوط به ظرفیت که در حال حاضر بین دول متعاقد لازم‌الاجرا است برای مدتی که در آنها تعیین شده به قوت خود باقی می‌ماند و در مورد کشتی‌های ذیل به تمام و کمال اجرا خواهد شد.

الف - کشتی‌هایی که کنوانسیون حاضر درباره آنها اجرا نمی‌شود.

ب - کشتی‌هایی که نسبت به آنها کنوانسیون حاضر درباره مسائلی که صریحاً راه‌حلی برای آنها پیش‌بینی نشده باشد قابل اجرا است.

۲- در صورتی که معاهدات - کنوانسیون‌ها یا موافقت‌نامه‌های مزبور با مقررات این کنوانسیون مغایر باشند مقررات کنوانسیون حاضر باید رعایت گردد.

ماده ۱۵- ارسال اطلاعات : دول متعاقد تعهد می‌نمایند اطلاعات ذیل را در اختیار سازمان قرار دهند :

الف - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌هایی که به موجب مقررات کنوانسیون حاضر صادر نموده‌اند جهت ارسال به سایر دول متعاقد.

ب - متن قوانین - احکام - تصویب‌نامه‌ها - مقررات و سایر اسناد لازم‌الاجرای مربوط به موضوعات مختلف که مشمول کنوانسیون حاضر می‌باشند.

ج - فهرست مؤسسات غیردولتی که مجازند از جانب آنها در مورد موضوعات مربوط به ظرفیت‌های مختلف اقدام نمایند جهت ارسال به سایر دول متعاقد.

ماده ۱۶- امضاء - تصویب و الحاق : ۱- کنوانسیون به مدت شش ماه از تاریخ ۲۳ ژوئن ۱۹۶۹ جهت امضاء و از آن پس به منظور احاق مفتوح خواهد بود. دول عضو سازمان ملل متحد یا هریک از مؤسسات تخصصی بین‌المللی انرژی اتمی یا طرف‌های اساسنامه دادگاه دادگستری بین‌المللی می‌توانند با رعایت یکی از ترتیبات ذیل طرف این کنوانسیون گردند :

الف - امضاء بدون قید تصویب .

ب - امضاء مشروط به تصویب یا اعلام بعدی تصویب .

ج - الحاق .

۲- تصویب یا الحاق با تسلیم سند تصویب یا سند الحاق به سازمان تحقق می‌یابد و سازمان باید کلیه دولتهایی را که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از تصویب‌های جدید و الحاق‌ها و تاریخ تسلیم سند آنها مطلع نماید. سازمان همچنین هرگونه امضایی را که طی شش ماه از ۲۳ ژوئن ۱۹۶۹ نسبت به کنوانسیون انجام شده باشد به اطلاع دولتهایی که قبلاً کنوانسیون را امضاء نموده‌اند خواهد رسانید.

ماده ۱۷- لازم‌الاجرا شدن : ۱- این کنوانسیون ۲۴ ماه پس از تاریخی که بیش از ۲۴ دولت که جمعاً ظرفیت ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵ درصد ظرفیت ناویژه ناوگان بازرگانی جهانی نباشد و طبق ماده ۱۶ بدون قید تصویب یا الحاق آن را امضاء نموده باشند به موقع اجرا درخواهد آمد.

سازمان تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون را به اطلاع کلیه دولی که کنوانسیون را امضاء نموده و یا به آن ملحق شده‌اند خواهد رساند.

۲- در مورد دولی که سند تصویب کنوانسیون یا الحاق به آن را طی ۲۴ ماه اشاره شده در بند ۱ این ماده در اختیار سازمان گذارده باشند تصویب یا الحاق آنها از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند آن، هریک که مؤخر باشد، به موقع اجرا درخواهد آمد.

۳- تاریخ اجرای این کنوانسیون نسبت به دولتهایی که سند تصویب یا الحاق خود را پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن در اختیار سازمان بگذارند سه ماه پس از تاریخی خواهد بود که سند تصویب یا الحاق را ارسال نموده‌اند.

۴- پس از تاریخی که طی آن کلیه اقداماتی که برای اصلاح این کنوانسیون لازم بوده معمول گردیده یا کلیه تصویب‌های لازم به موجب بند فرعی ب از بند ۲ ماده ۱۸ به اتفاق آراء اخذ شد تسلیم هرگونه سند تصویب یا الحاق نسبت به اصلاحیه نیز قابل اجرا خواهد بود.

ماده ۱۸- اصلاحات : ۱- این کنوانسیون می‌تواند بنا به پیشنهاد هریک از دول متعاهد طبق یکی از ترتیبات مشروحه در این ماده اصلاح گردد :

۲- اصلاح از طریق پذیرش به اتفاق آراء :

الف - هرگونه اصلاحی که بنا به تقاضای یکی از دول متعاهد نسبت به این کنوانسیون لازم باشد باید توسط سازمان جهت رسیدگی و پذیرش به اتفاق آراء به دول متعاهد دیگر ابلاغ گردد.

ب - هرگونه اصلاح مشابه دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف کلیه دول متعاهد به موقع اجرا درخواهد آمد مگر اینکه تاریخ نزدیکی مورد توافق قرار گیرد.

دولت متعاهدی که پذیرش یا رد اصلاحیه را طی ۲۴ ماه از تاریخ اولیه اطلاعیه اعلام ننماید اصلاح مزبور از طرف او پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۳- اصلاح پس از رسیدگی در سازمان :

الف - بنا به تقاضای یکی از دول متعاقد هرگونه پیشنهاد اصلاحی نسبت به این کنوانسیون در سازمان مورد رسیدگی قرار می‌گیرد و در صورتی که با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر در کمیته ایمنی دریانوردی سازمان تصویب شد حداقل شش ماه قبل از این که مورد رسیدگی مجمع عمومی سازمان قرار گیرد به کلیه دول متعاقد ابلاغ می‌شود.

ب - هرگاه اصلاحیه‌ای با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر و رأی‌دهنده در مجمع به تصویب برسد سازمان اصلاح مزبور را جهت پذیرش به کلیه دول متعاقد اطلاع می‌دهد.

ج - چنین اصلاحی دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف دو سوم دول متعاقد به موقع اجرا درخواهد آمد. اصلاح مزبور در مورد کلیه دول متعاقد اجرا خواهد شد مگر در مورد دولی که قبل از به اجرا درآمدن، عدم پذیرش اصلاح را اعلام نمایند.

د - مجمع می‌تواند با اکثریت و سوم آراء حاضر و رأی‌دهنده در جلسه‌ای که دو سوم آراء نمایندگان دولی که در کمیته ایمنی دریانوردی شرکت دارند برای دادن رأی در آن حضور داشته باشند اتخاذ تصمیم نماید که اصلاح دارای چنان اهمیتی است که دولت متعاهدی که اعلامیه موضوع بند فرعی ج این بند را صادر کرده و طی دوازده ماه پس از به اجرا درآمدن اطلاعیه، پذیرش خود را نسبت به آن اعلام ننموده و در انقضای مدت باید از عضویت این کنوانسیون محروم گردد. این تصمیم منوط به پذیرش قبلی از طرف دو سوم دول متعاقد است.

ه - هیچیک از مندرجات این بند مانع آن نیست که یکی از دول پس از دادن یک نوبت پیشنهاد اصلاح به موجب این بند نتواند بار دیگر نسبت به پیشنهاد اقدامی که به موجب بند ۲ یا ۴ این ماده مناسب به نظر برسد اقدام نماید.

۴- اصلاح به وسیله یک کنفرانس :

الف - بنا به تقاضای یک دولت متعاقد که مورد موافقت حداقل یک سوم دول متعاقد دیگر قرار گرفته باشد سازمان به منظور رسیدگی به اصلاحات مربوط به این کنوانسیون از دول متعاقد جهت تشکیل کنفرانسی دعوت به عمل می‌آورد.

ب - سازمان هرگونه اصلاحی را که با اکثریت دو سوم آراء دول حاضر و رأی‌دهنده در چنین کنفرانسی به تصویب می‌رسد جهت اعلام موافقت سایر دول متعاقد ابلاغ می‌نماید.

ج - اصلاح مزبور دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف دو سوم دول متعاقد به موقع اجرا درخواهد آمد. چنین اصلاحیه‌ای در مورد کلیه دول متعاقد لازم الاجرا است مگر دولی که قبل از لازم‌الاجرا شدن آن اعلام عدم پذیرش اصلاحات را بنمایند.

د - کنفرانسی که به موجب بند فرعی الف این بند با اکثریت دو سوم آراء حاضرین در جلسه تشکیل می‌گردد می‌تواند هنگام تصویب اصلاحیه چنین اتخاذ تصمیم نماید که اصلاحیه دارای چنین اهمیتی است که هریک از دول متعاقد که به موجب بند فرعی ج این بند عدم پذیرش اصلاحیه را طی مدت دوازده ماه پس از به اجرا درآمدن آن اعلام نماید در انقضای مدت از عضویت این کنوانسیون محروم گردد.

ه - سازمان باید اصلاحاتی را که به موجب این ماده به موقع اجرا در می‌آید با تعیین تاریخ لازم‌الاجرا شدن آنها به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

۶- هرگونه پذیرش یا اعلامیه‌ای که موضوع این ماده واقع شود باید کتباً به سازمان اعلام گردد تا وصول آن را به اطلاع تمام دول متعاقد برساند.

ماده ۱۹- فسخ : ۱- کنوانسیون حاضر را می‌توان پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن نسبت به هر دولتی که چنین تقاضایی را داشته باشد منفسخ تلقی کرد.

۲- فسخ کنوانسیون باید طی سندی به سازمان اعلام گردد تا همراه با تاریخ وصول آن به اطلاع کلیه دول متعاقد برسد.

۳- اعلام مذکور یک سال پس از وصول آن توسط سازمان یا مدت زمان بیشتری که ممکن است در اعلامیه قید شده باشد دارای اثر اجرایی خواهد بود.

ماده ۲۰- سرزمینها : ۱- الف - سازمان ملل متحد در مواردی که مسئولیت اداره سرزمین را به عهده دارد یا هر دولت متعهده‌ای که مسئولیت اداره روابط بین‌المللی یک سرزمین را تقبل نموده باید هر چه زودتر با مقامات سرزمین مربوط به خود در مورد شمول این کنوانسیون نسبت به آن سرزمین مشاوره نموده و به این منظور تدابیر شایسته‌ای را اتخاذ کند و ممکن است در هر موقع با اعلام کتبی نظر خود را در این باره به سازمان ابلاغ نماید.

۱- ب - این کنوانسیون از تاریخ وصول اعلامیه یا تاریخ دیگری که در اعلامیه قید شده باشد در سرزمین موردنظر قابل اجرا است.

۲- الف - سازمان ملل متحد یا هر دولت متعاقد که به موجب بند فرعی الف از بند « ۱ » این ماده اعلامیه‌ای صادر کرده باشد هر موقع پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ شمول کنوانسیون می‌تواند طی اعلام کتبی دیگری به سازمان اطلاع دهد که از شمول کنوانسیون نسبت به سرزمینی که ضمن اعلامیه تعیین شده است خودداری گردد.

۲- ب - شمول کنوانسیون نسبت به سرزمینی که در اعلامیه تعیین می‌گردد با انقضای یک سال از تاریخ وصول آن به سازمان یا مدت زمان بیشتری که در آن ذکر شده باشد متوقف می‌شود.

۳- سازمان کلیه دول متعاقد را از شمول آن نسبت به هریک از سرزمینهای موضوع بند ۱ این ماده و عدم شمول آن نسبت به هریک از سرزمینهای موضوع بند ۲ با ذکر تاریخی که شمول یا عدم شمول مذکور به موقع اجرا گذارده شده است مطلع می‌نماید.

ماده ۲۱- سپردن و ثبت کنوانسیون : ۱- این کنوانسیون نزد سازمان سپرده خواهد شد و دبیرکل سازمان نسخه گواهی شده آن را به تمام دول امضاءکننده و کلیه دولی که با اعلام موافقت خود بدان ملحق شده‌اند ارسال خواهد داشت.

۲- به مجرد این که کنوانسیون به موقع اجرا گذارده شود متن آن توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه ملل متحد ارسال می‌گردد تا طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ثبت و منتشر گردد.

ماده ۲۲ - زبانها : این کنوانسیون در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسه تنظیم شده و هر دو متن متساویاً معتبر می‌باشند.

ترجمه‌های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیایی تهیه و ضمیمه اصل امضاء شده آن به سازمان سپرده خواهد شد.

بنا به مراتب امضاءکنندگان ذیل کهدارای اختیارات لازم دولت‌های خود به این منظور می‌باشند کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن بیست و سوم ژوئن ۱۹۶۹

ضمیمه ۱- قواعد برای محاسبه ظرفیت ویژه و ناویژه کشتیها

قاعده ۱- کلیات

۱- ظرفیت کشتی شامل ظرفیت ویژه و ناویژه آن است.

۲- ظرفیت ناویژه و ظرفیت ویژه باید طبق شرایط این مقررات تعیین گردد.

۳- ظرفیت ناخالص و ظرفیت خالص انواع کرجیهای جدیدی که شکل ساختمانی آنها طوری است که مانع اجرا یا مغایر مقررات این قواعد می‌باشد باید توسط « سازمان اداری » تعیین گردد.

شرح روش‌هایی که برای این نوع تعیین ظرفیت به کار رفته است باید توسط « سازمان اداری » به سازمان اطلاع داده شود تا در اختیار دول متعاقد قرار گیرد.

قاعده ۲- تعریف اصطلاحاتی که در ضمائیم به کار برده شده است.

۱- عرشه فوقانی

عرشه فوقانی بالاترین و کامل‌ترین عرشه واقع در معرض تحولات جوی در دریاست و برای بستن کلیه دریچه‌هایی که در معرض تحولات جوی قرار دارند همچنین دریچه‌های جانبی کشتی که در قسمت زیرین آن قرار گرفته‌اند مجهز به وسایل و درپوشهای غیرقابل نفوذ دائمی است در کشتی که برای دسترسی به عرشه فوقانی آن از پله استفاده می‌شود پایین‌ترین حدفاصل عرشه مجاور ادامه آن در موازات قسمت فوقانی عرشه به منزله عرشه فوقانی تلقی می‌گردد.

۲- اندازه حد فاصل عمقی کشتی از تیر حمال

الف - اندازه حد فاصل عمقی کشتی فاصله عمودی است که از روی تیر حمال کشتی تا زیر عرشه فوقانی اندازه‌گیری می‌شود. در کشتی‌های چوبی و آهنی این فاصله از لبه پایین بریدگی تیر حمال کشتی اندازه‌گیری می‌شود. در صورتی که شکل قسمت پایین قسمت وسط کشتی گرد یا دارای حاشیه‌های چوبی یا آهنی ضخیم باشد این فاصله از نقطه‌ای که سطح مسطح کف به طرف داخل ادامه پیدا کرده و پهلوی تیر حمال کشتی را قطع می‌کند اندازه‌گیری می‌شود.

ب - در کشتی‌هایی که دارای لبه‌های مدور می‌باشند اندازه حد فاصل عمقی کشتی از نقطه تقاطع عمقی کشتی باید از آنجا اندازه‌گیری شود. عمق مزبور باید از خط علامت قسمت پایین عرشه که در موازات قسمت برآمده امتداد دارد اندازه‌گیری شود.

۳- عرض

عرض حداکثر پهنای کشتی است که در کشتی‌هایی که پوشش بدنه آنها فلزی است از وسط کشتی تا خط اندازه حد فاصل عمق کشتی و در کشتی‌هایی که پوشش غیرفلزی دارند تا سطح خارجی بدنه آنها اندازه‌گیری شده است.

۴- فضاهای بسته

فضاهای بسته تمام فضاهای محدود بوسیله بدنه کشتی - دیوارهای تیغه‌ای یا دیوارهای ثابت یا قابل حمل و نقل و پلها یا پوشش‌های غیردائمی یا سایبانهای قابل حمل می‌باشند هیچگونه بریدگی در روی پل یا فضای خالی در بدنه کشتی یا در عرشه یا در پوشش سقف محوطه یا در دیوارهای تیغه‌ای یا دیوارهای ثابت محوطه و یا عدم وجود دیوارهای تیغه‌ای یا دیوارهای ثابت مانع از آن نیست که فضایی جزء فضای بسته محسوب گردد.

۵- فضاهای مستثنی

علیرغم شرایط بند (۴) این مقررات فضاهایی که در بند فرعی الف تا هـ این بند به آنها اشاره شده فضاهای مستثنی نامیده می‌شوند و جزء فضاهای بسته منظور نمی‌گردند.

معدلک فضاهایی که حداقل یکی از شرایط ذیل در آنها رعایت شده باشد به منزله فضای بسته تلقی خواهند شد.

فضای مجهز به طبقه‌بندی یا سایر وسایل ایمنی کالا یا انبار باشد.

در و پنجره‌ها مجهز به وسایل انسداد باشند.

در ساختمان امکانات بسته‌شدن این قبیل در و پنجره‌ها پیش‌بینی شده باشد.

الف - ۱- فضای واقع در داخل ساختمان مقابل آخرین دریچه‌ای که از عرشه‌ای به عرشه دیگر ادامه دارد مگر محوطه محصور که ارتفاع آن بیش از ۲۵ میلیمتر (۱ اینچ) از ارتفاع تیرهای عرشه مجاوز آن بلندتر نیست دارای عرضی معادل یا بیشتر از ۹۰ درصد عرض عرشه در جهت دهانه فضای خالی می‌باشد. این شرط باید طوری عملی گردد که از فضاهای بسته تنها بین فضای خالی تحتانی مذکور در قسمت بالا از خطی که در موازات خط بالای فضای خالی است فاصله‌ای برابر نصف وسعت عرشه در مسیر ادامه فضای خالی مستثنی شود. (تصویر ۱ در ضمیمه ۱)

الف - ۲- چنانچه وسعت فضا به علت ترتیباتی به غیر از تقارب پوشش خارجی کمتر از ۹۰ درصد عرض عرشه باشد باید تنها محوطه بین خط فضای خالی و خطی در موازات نقطه‌ای که عرض عرشه برابر یا کمتر از ۹۰ درصد می‌شود از کلیه فضاهای بسته مستثنی گردد. (تصویر ۲ و ۳ و ۴ در ضمیمه ۱)

الف - ۳- صرف‌نظر از دیوارها یا نرده‌ها وقتی فاصله‌ای کاملاً باز و دو محوطه را که مستثنی شدن یک یا هر دوی آنها به موجب بند فرعی (الف - ۱) یا (الف - ۲) مجاز گردیده از یکدیگر جدا می‌کند در صورتی که خط مرز بین این دو محوطه کمتر از نصف عرض عرشه باشد مستثنی کردن آنها نباید صورت گیرد. (تصویر ۵ و ۶ در ضمیمه ۱)

ب - فضاهای واقع در زیر عرشه یا سقفهای سرپناه رو به دریا یا در معرض هوا که جز حائل‌های نگهداری هیچگونه بستگی دیگری با قسمت‌های مجاور بدنه کشتی ندارند در چنین فضاهایی می‌توان از نرده یا دیواره یا نصب حائلهایی در

کناره کشتی استفاده نمود مشروط بر اینکه فاصله بین بالای نرده‌ها یا دیواره کمتر از ۰/۷۵ متر (۲/۵ فوت) یا یک سوم ارتفاع سطح (هریک که بیشتر است) نباشد. (تصویر ۷ در صفحه ۱)

ج - فضاهای ممتد از سمتی به سمت دیگر ساختمان که مستقیماً در مسیر سطوح خالی سمت مقابل قرار دارند و ارتفاع آنها نباید کمتر از ۰/۷۵ متر (۲/۵ فوت) یا یک سوم ارتفاع ساختمان (هریک که بیشتر است) باشد. در صورتی که سطح مزبور طوری است که فقط در یک سمت دارای ساختمان است فضایی که باید مستثنی گردد باید در اخل و از سطح خالی تا نصب بیشتر عرض عرشه در جهت محوطه خالی محدود شود. (تصویر ۸ در ضمیمه ۱)

د - فضاهای واقع در ساختمانی که مستقیماً زیر یک فضای سرباز در روی عرشه قرار دارد. مشروط بر این که چنین فضایی در مجاورت هوا باشد و فضای مستثنی شده از فضای بسته منحصر به فضای خالی باشد. (تصویر ۹ در ضمیمه ۱)

ه - گودی حاشیه دیواره ساختمان واقع در مجاورت هوا که دهانه آن بدون هیچگونه وسیله انسداد از عرشه‌ای تا عرشه دیگر امتداد دارد. مشروط بر این که وسعت داخلی آن بیشتر از وسعت دهانه ورودی آن نبوده و امتدادش داخل ساختمان بیش از دو برابر عرض دهانه ورودی آن نباشد. (تصویر ۱۰ در ضمیمه ۱)

۶- مسافر

مسافر به کسانی غیر از افراد ذیل طلاق می‌گردد:

الف - فرمانده و کارکنان کشتی یا افراد دیگری که تحت هر عنوان برای انجام امور کشتی استخدام یا اجیر شده‌اند.

ب - اطفال کمتر از یک سال.

۷- فضاهای مخصوص کالا

فضاهای مخصوص کالا که باید در محاسبه ظرفیت خالص منظور گردد فضاهای بسته‌ای هستند برای کالاهایی که از کشتی تخلیه می‌شوند مشروط بر این که فضاهای مزبور در ظرفیت ناویژه منظور شده باشد. این فضاها باید با علامت ثابت حرف CC (قسمت کالا) مشخص شوند و حروف مزبور طوری قرار داده شوند که بلندی آنها از ۱۰۰ میلیمتر (۴ اینچ) کمتر نبوده و به خوبی قابل رؤیت باشند.

۸- غیرقابل نفوذبودن در برابر شرایط جوی

غیرقابل نفوذبودن بدین معنی است که در کلیه شرایط جوی در دریا آب به داخل کشتی نفوذ ننماید.

قاعده ۳- ظرفیت ناویژه

ظرفیت ناویژه (GT) کشتی بوسیله فرمول ذیل تعیین می‌گردد.

$$GT = K_1V$$

در صورتی که: $V =$ بعد کلی تمام محوطه‌های بسته کشتی به متر مکعب باشد.

$$K_1 = 0/2 + 002 10g 10^V$$

یا طبق جدول ضمیمه

قاعده ۴- ظرفیت ویژه

۱- ظرفیت ویژه (NT) کشتی از طریق فرمول ذیل به دست می‌آید:

که در آن:

$$NI' = K_2 V_C \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right)$$

الف - عامل $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ نباید بزرگتر از واحد گرفته شود.

ب - عبارت ریاضی $K_2 V_C \left(-\frac{4d}{3D} \right)^2$ نباید کمتر از $0/25GT$ گرفته شود.

ج - NT نباید کمتر از $GT 0/30$ گرفته شود.

و در آن:

$V_C =$ حجم کلی فضاهاى کالا به مترمکعب.

$$K_2 = 02 + 002 10g_{10} V_C \text{ (یا طبق جدول ضمیمه ۲)}$$

$$K_3 = \frac{GT + 10000}{10000} \times \frac{1}{25}$$

$D =$ اندازه حد فاصل عمق وسط کشتی به متر بطوری که در قاعده ۲ (۲) شرح داده شد.

$d =$ اندازه حد فاصل آبخور وسط کشتی به متر بطوری که در بند (۲) این قاعده شرح داده شد.

$N_1 =$ تعداد مسافرین کابین‌هایی که بیش از ۸ تختخواب ندارند.

$N_2 =$ تعداد سایر مسافرین .

$N_1 + N_2 =$ مجموع ظرفیت حمل مسافر کشتی طبق آنچه در گواهینامه کشتی اشاره شد چنانچه $N_1 + N_2$

کمتر از ۱۳ نفر باشد N_1 , N_2 باید صفر گرفته شود.

ظرفیت غیرخالص آنچه به موجب مقررات قاعده (۳) تعیین شده .

۲- اندازه حداقل آبخور (d) که در بند (1) این قاعده به آن اشاره شد باید یکی از آبخورهای مشروح ذیل باشد :

الف - برای کشتی‌هایی که اجرای کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین اجباری است طبق همین کنوانسیون آبخور مربوط به خط شاهین تابستانی (غیر از خط شاهین الوار) تعیین شده.

ب - جهت کشتی‌های مسافری آبخور مربوط به بلندترین خط بار تعیین شده طبق کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا که در دست اجراست یا سایر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی .

ج - جهت کشتی‌هایی که کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین در مورد آنها قابل اجرا نیست. ولی برای آنها خط باری طبق شرایط ملی تعیین شده آبخور مربوط به خط بار تابستانی که برای آن تعیین شده .

د - برای کشتی‌هایی که خط بار برای آنها تعیین نشده ولی آبخور آنها طبق شرایط ملی محدود می‌باشد حداکثر آبخور مجاز.

ه- برای سایر کشتیها ۷۵ درصد اندازه حداقل عمقی وسط کشتی بطوری که در قاعده ۲ (۲) شرح داده شده .

قاعده ۵- تغییر ظرفیت ویژه

۱- وقتی مشخصات کشتی از قبیل $V - V_C - d - N_1$ یا N_2 بطوری که در قاعده ۳ و ۴ شرح داده شد تغییر می‌نماید و این تغییر موجب می‌گردد ظرفیتی که طبق شرایط قاعده ۴ تعیین شده افزایش یابد ظرفیت ویژه کشتی باید برحسب مشخصات جدید تعیین و بلادرنگ مورد عمل قرار گیرد.

۲- کشتی که برای آن خط باری که در تبصره (۲) (الف) و (۲) (ب) قاعده ۴ به آن اشاره شد تعیین می‌شود طبق مقررات قاعده (۴) فقط یک ظرفیت ویژه باید برای آن تعیین شود و ظرفیت مزبور متناسب و قابل اجرا برای خط باری که برای کار کشتی تعیین شده باشد.

۳- وقتی مشخصات کشتی از قبیل $V - V_C - d - N_1$ یا N_2 که در قاعده (۳) و (۴) شرح داده شد تغییر می‌نماید یا هنگامی که خط بار تعیین شده در بند (۲) این قاعده به علت تغییر کار کشتی تغییر می‌نماید و این تغییر موجب تقلیل ظرفیت که طبق مقررات قاعده ۴ تعیین شده تا دوازده ماه پس از تاریخ گواهینامه فعلی گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) دیگری که حاوی ظرفیت ویژه جدید باشد صادر نخواهد شد مشروط بر این که مشمول شرایط ذیل نباشد :

الف - چنانچه کشتی به پرچم دولت دیگری منتقل شده باشد یا

ب - اگر کشتی در دست تغییرات یا اصلاحاتی قرار گیرد که از نظر دستگاه اداری دارای خواص مهمی باشد از قبیل برداشتن بنایی از قسمت فوقانی کشتی و این عمل ۴ ایجاب نماید خط بار تعیین شده کشتی تغییر نماید یا

ج - برای کشتیهای مسافربری که به کار حمل تعداد زیادی مسافر بدون اطاق گمارده می‌شود از قبیل حمل زوار.

قاعده ۶- محاسبه حجمها

۱- کلیه اندازه‌های منظور شده در محاسبه ظرفیت ویژه و ناویژه باید بدون در نظر گرفتن لوازم یا انبارها و نظیر آنها تا سمت داخل بدنه یا پوشش حاشیه بدنه در کشتیهایی فلزی و تا سطح خارجی لبه یا تا سمت داخل سطوح حاشیه لبه در کشتیهایی از جنس دیگر اندازه‌گیری شود.

۲- اندازه زائده‌ها در حجم کلی باید منظور گردد.

۳- اندازه محوطه‌های رو به دریا را می‌توان از حجم کلی مجزا نمود.

قاعده ۷- اندازه‌گیری و محاسبه

۱- کلیه اندازه‌هایی که در محاسبه حجم‌ها به کار برده می‌شود باید تا قریب‌ترین سانتیمتر یا $\frac{1}{2}$ فوت اندازه گرفته شود.

۲- حجم‌ها باید برحسب روش‌هایی که معمولاً برای محوطه مربوطه مورد قبول می‌باشد و با دقتی مورد تأیید سازمان اداری قرار گیرد محاسبه گردد.

۳- محاسبه باید به قدر کافی مشروح و بررسی آن آسان باشد.

ضمیمه شماره ۱

ارقامی که در قاعده ۲ (۵) به آنها اشاره شده است.

در ارقام زیر :

O = فضای مستثنی

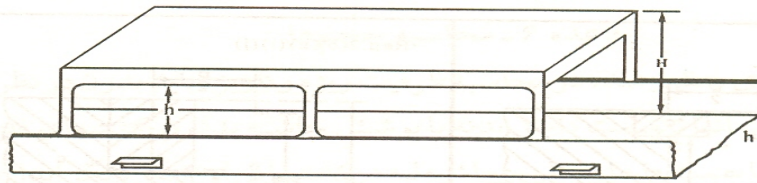
C = فضای بسته

I = فضایی که باید به عنوان بسته تلقی گردد .

قسمتهای هاشورزده مشمول فضای بسته خواهد بود.

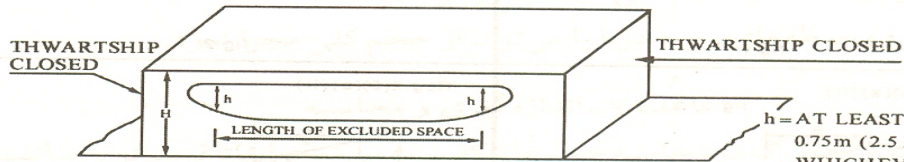
B = عرض عرشه در محل دریچه پل فوقانی .

در کشتیهایی که لبه بالایی دیوار آنها گرد باشد عرض کشتی به ترتیبی که در شماره ۱۱ نشان داده شده است محاسبه می‌گردد.

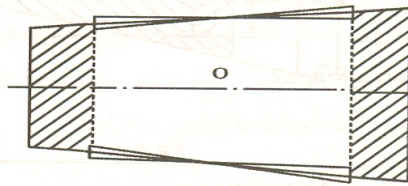


$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET) WHICHEVER IS THE GREATER}$

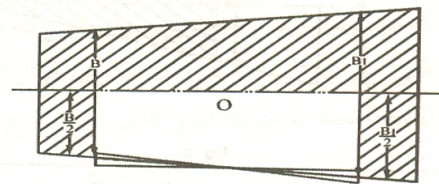
fig.7



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

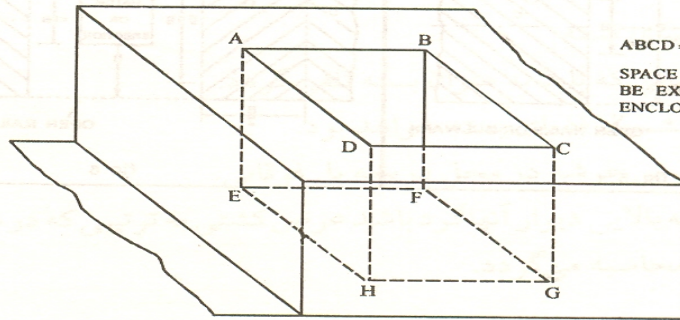


OPPOSITE SIDE OPENINGS



OPENING ON ONE SIDE ONLY

fig.8



ABCD = OPENING IN THE DECK
SPACE ABCDEFGH SHALL BE EXCLUDED FROM ENCLOSED SPACE

fig.9

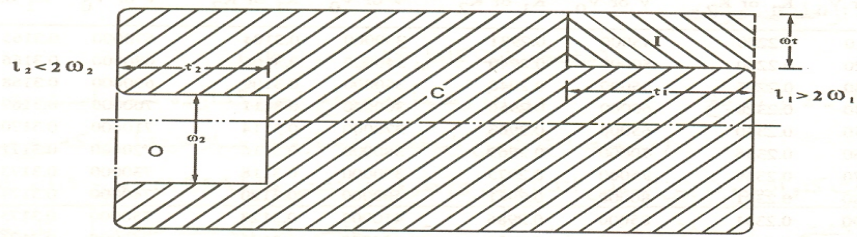


fig. 10

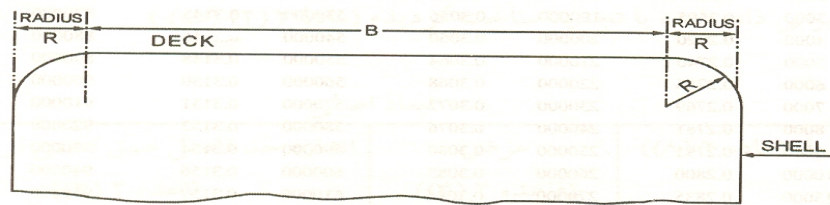


fig. 11

ضمیمه شماره ۲

ضرایب K_1, K_2 که در قواعد ۳ و ۴ (۱) به آنها اشاره شده است.

V یا $V_0 =$ گنجایش به حسب متر مکعب

V or V ₀	K ₁ or K ₂	V or V ₀	K ₁ or K ₂	V or V ₀	K ₁ or K ₂	V or V ₀	K ₁ or K ₂
10	0.2200	45000	0.2931	330000	0.3104	670000	0.3165
20	0.2260	50000	0.2940	340000	0.3106	680000	0.3166
30	0.2295	55000	0.2948	350000	0.3109	690000	0.3168
40	0.2320	60000	0.2956	360000	0.3111	700000	0.3169
50	0.2340	65000	0.2963	370000	0.3114	710000	0.3170
60	0.2356	70000	0.2969	380000	0.3116	720000	0.3171
70	0.2369	75000	0.2975	390000	0.3118	730000	0.3173
80	0.2381	80000	0.2981	400000	0.3120	740000	0.3174
90	0.2391	85000	0.2986	410000	0.3123	750000	0.3175
100	0.2400	90000	0.2991	420000	0.3125	760000	0.3176
200	0.2460	95000	0.2996	430000	0.3127	770000	0.3177
300	0.2495	100000	0.3000	440000	0.3129	780000	0.3178
400	0.2520	110000	0.3008	450000	0.3131	790000	0.3180
500	0.2540	120000	0.3016	460000	0.3133	800000	0.3181
600	0.2556	130000	0.3023	470000	0.3134	810000	0.3182
700	0.2569	140000	0.3029	480000	0.3136	820000	0.3183
800	0.2581	150000	0.3035	490000	0.3138	830000	0.3184
900	0.2591	160000	0.3041	500000	0.3140	840000	0.3185
1000	0.2600	170000	0.3046	510000	0.3142	850000	0.3186
2000	0.2660	180000	0.3051	520000	0.3143	860000	0.3187
3000	0.2695	190000	0.3056	530000	0.3145	870000	0.3188
4000	0.2720	200000	0.3060	540000	0.3146	880000	0.3189
5000	0.2740	210000	0.3064	550000	0.3148	890000	0.3190
6000	0.2756	220000	0.3068	560000	0.3150	900000	0.3191
7000	0.2769	230000	0.3072	570000	0.3151	910000	0.3192
8000	0.2781	240000	0.3076	580000	0.3153	920000	0.3193
9000	0.2791	250000	0.3080	590000	0.3154	930000	0.3194
10000	0.2800	260000	0.3083	600000	0.3156	940000	0.3195
15000	0.2835	270000	0.3086	610000	0.3157	950000	0.3196
20000	0.2860	280000	0.3889	620000	0.3158	960000	0.3196
25000	0.2880	290000	0.3092	630000	0.3160	970000	0.3197
30000	0.2895	300000	0.3095	640000	0.3161	980000	0.3198
35000	0.2909	310000	0.3098	650000	0.3163	990000	0.3199
40000	0.2920	320000	0.3101	660000	0.3164	1000000	0.3200

ضرایب مربوط به K_1 یا K_2 به ارزشهای متوسط V یا K_0 بوسیله فرمولهای طرفین وسطینی تعیین خواهد گردید.

گواهینامه

گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹)

محل مهر رسمی

این گواهینامه براساس مقررات بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) باکسب اجازه از طرف دولت

(مشخصات کامل کشور مربوطه)

که قرارداد از تاریخ در آن رسماً به موقع اجرا گذارده شده است به وسیله

(مشخصات کامل شخص یا سازمان صلاحیتداری که به موجب

مقررات کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) معین شده باشد).

نام کشتی	علایم مشخصه شماره با حروف	بندری که کشتی در آن ثبت شده	تاریخ*

* به اقتضای مورد تاریخی که تیر حمال (Keel) نصب شده یا تاریخی که کشتی در مرحله‌ای نظیر آن از مراحل ساخت باشد (ماده ۲ (۶) یا تاریخی که در کشتی در آن تاریخ تغییراتی داده شده یا تجدید ساخت گردیده (ماده ۳ (۲) (ب)).

ابعاد اصلی

طول (ماده ۲ (۸))	عرض (قاعده ۲ (۳))	اندازه حد فاصل عمق کشتی از تیر حمال (قاعده ۲ (۲))

ظرفیتهای کشتی عبارتند از:

ظرفیت ناویژه

ظرفیت ویژه

گواهی می‌شود که ظرفیتهای این کشتی براساس مقررات کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) تعیین گردیده است.

در تاریخ (تاریخ صدور)
 در (محل صدور گواهینامه)
 (امضای مقام صادرکننده گواهینامه)
 و / یا
 (مهر سازمان صادرکننده)

پس از امضا عبارت زیر باید اضافه شود:

امضاءکننده زیر اعلام می‌دارد که از طرف دولت مذکور مجاز در صدور این گواهینامه می‌باشد. امضاء

فضاهایی که در متن ظرفیت منظور شده است					
ظرفیت ویژه			ظرفیت ناویژه		
طول	محل	نام فضا	طول	محل	نام فضا
					زیر عرشه
		تعداد مسافران (قاعده ۴ (۱)) تعداد مسافران در اطاقهای مسافری که بیش از هشت تختخواب نداشته باشند تعداد سایر مسافران			
		اندازه حد فاصل آبخور (قاعده ۴ (۲))			فضاهای مستثنی (قاعده ۲ (۵)) در مقابل ارقام فضاهای مذکور باید علامت (*) اضافه شود که مشخص‌کننده فضاهای مستثنی و فضاهای بسته خواهد بود
					تاریخ و محل اندازه‌گیری اصلی
					تاریخ و محل آخرین اندازه‌گیری قبلی
					ملاحظات:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۲۲۴ مورخ ۱۳۵۲/۹/۲۵ - صفحه ۲۳۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۲ .

۲ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی ، نقل شده است.

INTERNATIONAL CONVENTION
ON TONNAGE MEASUREMENT OF
SHIPS, 1969

(Adopted in London on 23 June 1969, Entry into force on 18 July 1982)

The Contracting Governments,
DESIRING to establish uniform principles and rules with respect to the determination of tonnage of ships engaged on international voyages;
CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention;
HAVE AGREED as follows:

Article 1 General Obligation under the Convention

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

Article 2 Definitions

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

- (1) "Regulations" means the Regulations annexed to the present Convention;
- (2) "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is flying;
- (3) "international voyage" means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country;
- (4) "gross tonnage" means the measure of the overall size of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention;
- (5) "net tonnage" means the measure of the useful capacity of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention;
- (6) "new ship" means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention;
- (7) "existing ship" means a ship which is not a new ship;
- (8) "length" means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline;
- (9) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 3 Application

- (1) The present Convention shall apply to the following ships engaged on international voyages;
 - (a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments;
 - (b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 20; and
 - (c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.
- (2) The present Convention shall apply to:
 - (a) new ships;
 - (b) existing ships which undergo alterations or modifications which the Administration deems to be a substantial variation in their existing gross tonnage;
 - (c) existing ships if the owner so requests; and
 - (d) all existing ships, twelve years after the date on which the Convention comes into force, except that such ships, apart from those mentioned in (b) and (c) of this paragraph, shall retain their then existing tonnages for the purpose of the application to them of relevant requirements under other existing International Conventions.
- (3) Existing ships to which the present Convention has been applied in accordance with sub-paragraph (2) (c) of this Article shall not subsequently have their tonnages determined in accordance with the requirements which the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention.

Article 4 Exceptions

- (1) The present Convention shall not apply to:
 - (a) ships of war; and
 - (b) ships of less than 24 metres (79 feet) in length.
- (2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating:
 - (a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63°W;
 - (b) the Caspian Sea; or
 - (c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

Article 5 Force Majeure

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

give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of force majeure.

Article 6 Determination of Tonnages

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

Article 7 Issue of Certificate

- (1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.
- (2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

Article 8 Issue of Certificate by another Government

- (1) A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, determine the gross and net tonnages of a ship and issue or authorize the issue of an International Tonnage Certificate (1969) to the ship in accordance with the present Convention.
- (2) A copy of the certificate and a copy of the calculations of the tonnages shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.
- (3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same validity and receive the same recognition as a certificate issued under Article 7.
- (4) No International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government.

Article 9 Form of Certificate

- (1) The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
- (2) The form of the certificate shall correspond to that of the model given in Annex II.

Article 10 Cancellation of Certificate

- (1) Subject to any exceptions provided in the Regulations, an International Tonnage Certificate (1969) shall cease to be valid and shall be cancelled by the Administration if

alterations have taken place in the arrangement, construction, capacity, use of spaces, total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate, assigned load line or permitted draught of the ship, such as would necessitate an increase in gross tonnage or net tonnage.

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

Article 11 Acceptance of Certificate

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

Article 12 Inspection

- (1) A ship flying the flag of a State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Governments, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying:
 - (a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and
 - (b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.
- (2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.
- (3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

Article 13 Privileges

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

Article 14 Prior Treaties, Conventions and Arrangements

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

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

- (a) ships to which the present Convention does not apply; and
 - (b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.
- (2) To the extent, however, that such treaties, conventions, or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

Article 15 Communication of Information

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

- (a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;
- (b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and
- (c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in matters relating to tonnages for circulation to the Contracting Governments.

Article 16 Signature, Acceptance and Accession

- (1) The present Convention shall remain open for signature for six months from 23 June 1969, and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the Convention by:
- (a) signature without reservation as to acceptance;
 - (b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
 - (c) accession.
- (2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization. The Organization shall inform all Governments which have signed the present Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit. The Organization shall also inform all Governments which have already signed the Convention of any signature effected during the six months from 23 June 1969.

Article 17 Coming into Force

- (1) The present Convention shall come into force twenty-four months after the date on which not less than twenty-five Governments of States the combined merchant fleets of which constitute not less than sixty-five per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of

acceptance or accession in accordance with Article 16. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

- (2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention during the twenty-four months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date of deposit of the instrument of acceptance or accession whichever is the later date.
- (3) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.
- (4) After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under sub-paragraph (b) of paragraph (2) of Article 18 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 18 Amendments

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

- (d) thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments.
 - (e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraphs (2) or (4) of this Article.
- (4) Amendment by a conference:
- (a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the Present Convention.
 - (b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.
 - (c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.
 - (d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph (a) of this paragraph may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph, and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.
- (5) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which may come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.
- (6) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by the deposit of an instrument with the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article 19 Denunciation

- (1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.
- (2) Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such denunciation received and of the date of its receipt.
- (3) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the

instrument of denunciation, after its receipt by the Organization.

Article 20 Territories

- (1) (a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory or take such measures as may be appropriate in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.
- (b) The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.
- (2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.
- (b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.
- (3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article 21 Deposit and Registration

- (1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.
- (2) As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 22 Languages

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.*

【* Signatures omitted.】

DONE AT LONDON this twenty-third day of June 1969.

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING

GROSS AND NET TONNAGES

OF SHIPS

Regulation 1 General

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

Regulation 2 Definitions of Terms used in the Annexes

(1) Upper Deck

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

(2) Moulded Depth

- (a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the underside of the upper deck at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.
- (b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwales were of angular design.
- (c) Where the upper deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the

raised part.

(3) Breadth

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

(4) Enclosed Spaces

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

(5) Excluded Spaces

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

- the space is fitted with shelves or other means for securing cargo or stores;
- the openings are fitted with any means of closure;
- the construction provides any possibility of such openings being closed.

- (a) (i) A space within an erection opposite an end opening extending from deck to deck except for a curtain plate of a depth not exceeding by more than 25 millimetres (one inch) the depth of the adjoining deck beams, such opening having a breadth equal to or greater than 90 per cent of the breadth of the deck at the line of the opening of the space. This provision shall be applied so as to exclude from the enclosed spaces only the space between the actual end opening and a line drawn parallel to the line or face of the opening at a distance from the opening equal to one half of the width of the deck at the line of the opening (Figure 1 in Appendix 1).
- (a) (ii) Should the width of the space because of any arrangement except by convergence of the outside plating, become less than 90 per cent of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwartships width of the space becomes equal to, or less than, 90 per cent of the breadth of the deck shall be excluded from the volume of enclosed spaces (Figures 2, 3 and 4 in Appendix 1).
- (a) (iii) Where an interval which is completely open except for bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-paragraphs (a) (i) and/or (a) (ii), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than the least half breadth of the deck in way of the separation (Figures 5 and 6 in Appendix 1).
- (b) A space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connexion on the exposed sides with the body of the ship than the stanchions necessary for its support. In such a space, open rails or a bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the ship's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the space, whichever is the greater (Figure 7 in Appendix 1).

- (c) A space in a side-to-side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the erection, whichever is the greater. If the opening in such an erection is provided on one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed spaces shall be limited inboard from the opening to a maximum of one-half of the breadth of the deck in way of the opening (Figure 8 in Appendix 1).
- (d) A space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (Figure 9 in Appendix 1).
- (e) A recess in the boundary bulkhead of an erection which is exposed to the weather and the opening of which extends from deck to deck without means of closing, provided that the interior width is not greater than the width at the entrance and its extension into the erection is not greater than twice the width of its entrance (Figure 10 in Appendix 1).
- (6) Passenger
- A passenger is every person other than:
- (a) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
- (b) a child under one year of age.

(7) Cargo Spaces

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

(8) Weathertight

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

Regulation 3 Gross Tonnage

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

$$GT = K_1 V$$

where: V = total volume of all enclosed spaces of the ship in cubic metres.

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

Regulation 4 Net Tonnage

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

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

in which formula:

- (a) the factor $\left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ shall not be taken as greater than unity;
- (b) the term $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ shall not be taken as less than 0.25GT; and
- (c) NT shall not be taken as less than 0.30GT, and in which:

V_c = total volume of cargo spaces in cubic metres,

$K_1 = 0.2 + 0.0210 \log_{10} V$ (or as tabulated in Appendix 2),

$$K_3 = 1.25 + \frac{GT + 10000}{10000}$$

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

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

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

N_2 = number of other passengers,

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

ship's passenger certificate; when $N_1 + N_2$ is less than 13, N_1 and N_2

shall be taken as zero,

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

- (2) The moulded draught (d) referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be one of the following draughts:
- (a) for ships to which the International Convention on Load Lines in force applies, the draught corresponding to the Summer Load Line (other than timber load lines) assigned in accordance with that Convention;
- (b) for passenger ships, the draught corresponding to the deepest subdivision load line assigned in accordance with the International Convention for the Safety of Life at Sea in force or other international agreement where applicable;
- (c) for ships to which the International Convention on Load Lines does not apply but which have been assigned a load line in compliance with national requirements, the draught corresponding to the summer load line so assigned;
- (d) for ships to which no load line has been assigned but the draught of which is restricted in compliance with national requirements, the maximum permitted draught;
- (e) for other ships, 75 per cent of the moulded depth amidships as defined in Regulation 2 (2).

Regulation 5 Change of Net Tonnage

- (1) When the characteristics of a ship, such as V , V_c , d , N_1 or N_2 as defined in Regulations 3

and 4, are altered and where such an alteration results in an increase in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, the net tonnage of the ship corresponding to the new characteristics shall be determined and shall be applied without delay.

- (2) A ship to which load lines referred to in subparagraphs (2) (a) and (2) (b) of Regulation 4 are concurrently assigned shall be given only one net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4 and that tonnage shall be the tonnage applicable to the appropriate assigned load line for the trade in which the ship is engaged.
- (3) When the characteristics of a ship such as V, V_c, d, N₁ or N₂ as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued, provided that this requirement shall not apply:
 - (a) if the ship is transferred to the flag of another State, or
 - (b) if the ship undergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a superstructure which requires an alteration of the assigned load line, or
 - (c) to passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade.

Regulation 6 Calculation of Volumes

- (1) All volumes included in the calculation of gross and net tonnages shall be measured, irrespective of the fitting of insulation or the like to the inner side of the shell or structural boundary plating in ships constructed of metal, and to the outer surface of the shell or to the inner side of structural boundary surfaces in ships constructed of any other material.
- (2) Volumes of appendages shall be included in the total volume.
- (3) Volumes of spaces open to the sea may be excluded from the total volume.

Regulation 7 Measurement and Calculation

- (1) All measurement used in the calculation of volumes shall be taken to the nearest centimetre or one-twentieth of a foot.
- (2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.
- (3) The calculation shall be sufficiently detailed to permit easy checking.

ANNEX II INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of

.....
(full official designation of country)
for which the Convention came into force on
19 .. by
(full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)

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

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

MAIN DIMENSIONS

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

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE;

GROSS TONNAGE

NET TONNAGE

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

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

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

If signed, the following paragraph is to be added:

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

.....
(signature)

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

APPENDIX 1

Figures referred to in Regulation 2(5)

In the following figures: O=excluded space

C=enclosed space

I=space to be considered as an enclosed space

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

B=breadth of the deck in way of the opening.

In ships with rounded gunwales the breadth is measured as indicated in Figure 11.

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

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

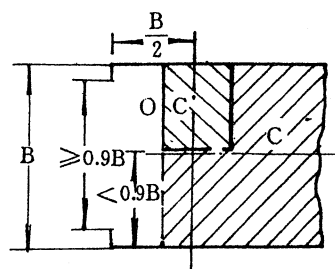
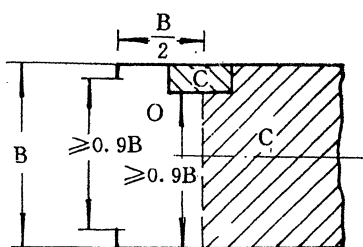


Fig. 1

Fig. 2

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

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

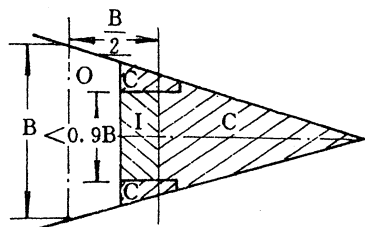
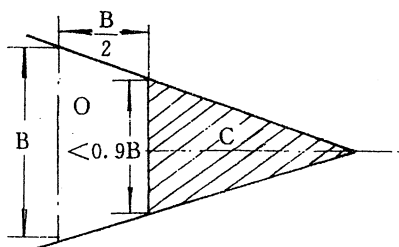


Fig. 3

Fig. 4

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

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

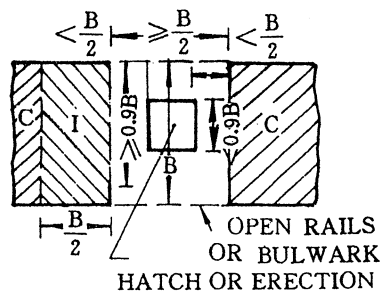
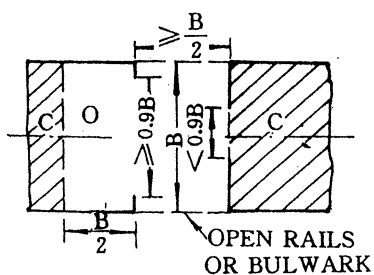


Fig. 5

Fig. 6

Reg. 2(5)(b)

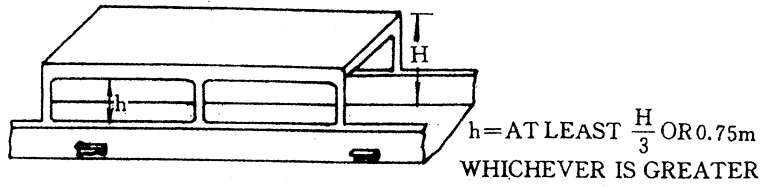


Fig. 7

Reg. 2(5)(c)

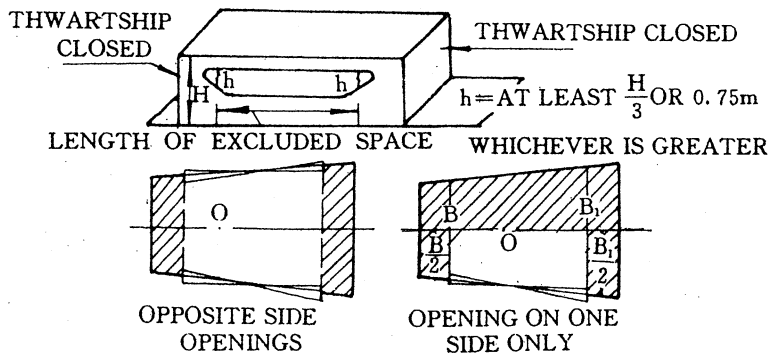


Fig. 8

Reg. 2(5)(d)

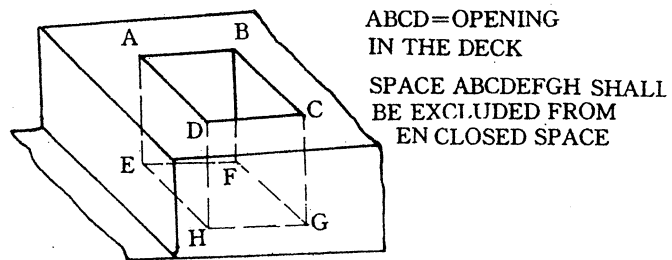


Fig. 9

Reg. 2(5)(e)

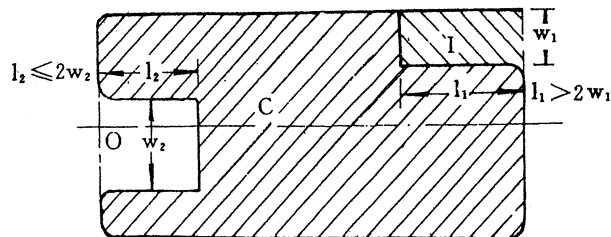


Fig. 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

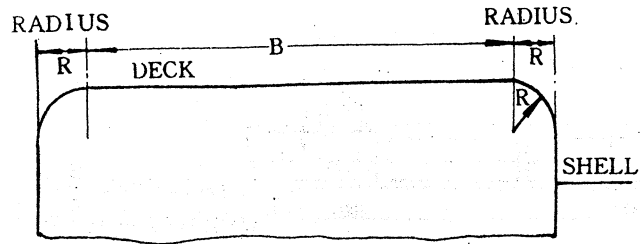


Fig. 11

APPENDIX 2

COEFFICIENTS K_1 AND K_2

REFERRED TO IN REGULATIONS

3 AND 4(1)

V or V_c = Volume in cubic metres

V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2
10	0.2200	45 000	0.2931	330 000	0.3104	670 000	0.3165
20	0.2260	50 000	0.2940	340 000	0.3106	680 000	0.3166
30	0.2295	55 000	0.2948	350 000	0.3109	690 000	0.3168
40	0.2320	60 000	0.2956	360 000	0.3111	700 000	0.3169
50	0.2340	65 000	0.2963	370 000	0.3114	710 000	0.3170
60	0.2356	70 000	0.2969	380 000	0.3116	720 000	0.3171
70	0.2369	75 000	0.2975	390 000	0.3118	730 000	0.3173
80	0.2381	80 000	0.2981	400 000	0.3120	740 000	0.3174
90	0.2391	85 000	0.2986	410 000	0.3123	750 000	0.3175
100	0.2400	90 000	0.2991	420 000	0.3125	760 000	0.3176
200	0.2460	95 000	0.2996	430 000	0.3127	770 000	0.3177
300	0.2495	100 000	0.3000	440 000	0.3129	780 000	0.3178
400	0.2520	110 000	0.3008	450 000	0.3131	790 000	0.3180
500	0.2540	120 000	0.3016	460 000	0.3133	800 000	0.3181
600	0.2556	130 000	0.3023	470 000	0.3134	810 000	0.3182
700	0.2569	140 000	0.3029	480 000	0.3136	820 000	0.3183
800	0.2581	150 000	0.3035	490 000	0.3138	830 000	0.3184
900	0.2591	160 000	0.3041	500 000	0.3140	840 000	0.3185
1 000	0.2600	170 000	0.3046	510 000	0.3142	850 000	0.3186
2 000	0.2660	180 000	0.3051	520 000	0.3143	860 000	0.3187
3 000	0.2695	190 000	0.3056	530 000	0.3145	870 000	0.3188
4 000	0.2720	200 000	0.3060	540 000	0.3146	880 000	0.3189
5 000	0.2740	210 000	0.3064	550 000	0.3148	890 000	0.3190
6 000	0.2756	220 000	0.3068	560 000	0.3150	900 000	0.3191
7 000	0.2769	230 000	0.3072	570 000	0.3151	910 000	0.3192
8 000	0.2781	240 000	0.3076	580 000	0.3153	920 000	0.3193
9 000	0.2791	250 000	0.3080	590 000	0.3154	930 000	0.3194
10 000	0.2800	260 000	0.3083	600 000	0.3156	940 000	0.3195
15 000	0.2835	270 000	0.3086	610 000	0.3157	950 000	0.3196
20 000	0.2860	280 000	0.3089	620 000	0.3158	960 000	0.3196
25 000	0.2880	290 000	0.3092	630 000	0.3160	970 000	0.3197
30 000	0.2895	300 000	0.3095	640 000	0.3161	980 000	0.3198
35 000	0.2909	310 000	0.3098	650 000	0.3163	990 000	0.3199
40 000	0.2920	320 000	0.3101	660 000	0.3164	1 000 000	0.3200

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