

Warszawa, dnia 5 stycznia 2018 r.

Poz. 31

KONWENCJA

dotycząca pomierzenia statków żeglugi śródlądowej,

sporządzona w Genewie dnia 15 lutego 1966 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 15 lutego 1966 r. w Genewie została sporządzona Konwencja dotycząca pomierzenia statków żeglugi śródlądowej, w następującym brzmieniu:

Przekład

**KONWENCJA DOTYCZĄCA POMIERZANIA
STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

Artykuł 1

W załączniku do niniejszej Konwencji określa się cel i sposoby pomierzenia statków żeglugi śródlądowej, a także innych statków przeznaczonych do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych. W przedmiotowym załączniku ustala się także wzór świadectwa pomiarowego wydawanego dla każdego statku pomierzonego zgodnie z jej postanowieniami.

Artykuł 2

1. Każda z Umawiających się Stron wprowadzi na swoim terytorium z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji przepisy dotyczące wykonania postanowień Konwencji i jej załącznika.
2. Każda z Umawiających się Stron przedstawi każdej innej Umawiającej się Stronie, na jej prośbę, przepisy wprowadzone w życie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu.
3. W celu zastosowania niniejszej Konwencji, każda z Umawiających się Stron wyznacza na swoim terytorium służbę (służby) albo organ (organy), zwane dalej „biurami pomierzenia statków”, którym powierza się wydawanie świadectw pomiarowych. Każde biuro pomierzenia statków oznacza się literami, albo numerami i literami, przy czym ostatnia lub ostatnie litery określają Umawiającą się Stronę, na której terytorium znajduje się biuro.

Artykuł 3

Każda z Umawiających się stron, będzie przeprowadzać na swoim terytorium pomierzenie lub powtórne pomierzenie statków o których mowa w artykule 1 niniejszej Konwencji na prośbę armatora lub jego przedstawiciela.

Artykuł 4

1. Okres ważności świadectwa pomiarowego nie może przekraczać 15 lat; w każdym świadectwie podaje się datę upływu jego ważności.
2. Niezależnie od podanej w świadectwie pomiarowym daty upływu jego ważności, świadectwo pomiarowe traci ważność, jeżeli statek uległ zmianom (w szczególności remontowi, przebudowie, trwałemu odkształceniu), w wyniku których dane co do wyporności przy określonych zanurzeniach, albo co do nośności maksymalnej, zawarte w świadectwie pomiarowym nie są już dokładne.

Artykuł 5

Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 2 artykułu 15 niniejszej Konwencji, każde biuro pomierzania statków może, w ramach instrukcji otrzymanych od Umawiającej się Strony, pod której zarządem się znajduje, przedłużać okres ważności świadectwa pomiarowego, jeżeli po sprawdzeniu, a gdy będzie to konieczne, po zapoznaniu się z dokumentacją, na podstawie której wystawiono dane świadectwo, stwierdzi się, że zawarte w nim dane są w dalszym ciągu aktualne. Okres ważności każdego przedłużenia wynosi nie więcej niż 10 lat dla statków przeznaczonych do przewozu towarów i nie więcej niż 15 lat dla innych kategorii statków.

Artykuł 6

1. W granicach ważności dokumentów, o których mowa w artykułach 4 i 5 niniejszej Konwencji, świadectwa pomiarowe wydane przez biuro pomierzania statków jednej z Umawiających się Stron na podstawie przepisów zgodnych z postanowieniami niniejszej Konwencji, są uznawane przez władze innych Umawiających się Stron za równoważne świadectwom wydawanym przez te Strony na podstawie ich własnych przepisów, zgodnych z postanowieniami niniejszej Konwencji.

2. Postanowienia ustępu 1 niniejszego artykułu nie stanowią przeszkody dla żadnej z Umawiających się Stron w wykonywaniu na swój koszt sprawdzenia danych zawartych w świadectwach pomiarowych wydawanych przez biuro pomierzania statków innej Umawiającej się Strony; sposób sprawdzenia powinien być taki, aby utrudnienia w zakresie eksploatacji statku ograniczone były jedynie do koniecznych czynności. Jeżeli Umawiająca się Strona wykonując sprawdzenie stwierdzi niedokładność zawartych w świadectwie pomiarowym danych, to zawiadamia o tym Umawiającą się Stronę, na której terytorium biuro pomierzania statków wydało świadectwo i do tych danych nie mają zastosowania postanowienia ustępu 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 7

1. W przypadku ponownego pomierzania statku, biuro wydające nowe świadectwo pomiarowe, wycofuje świadectwo poprzednie.

2. W przypadku, gdy biuro pomierzania statków jednej z Umawiających się Stron wydaje świadectwo pomiarowe dla statku, którego poprzednie świadectwo było wydane przez biuro innej Umawiającej się Strony, to pierwsza Umawiająca się Strona zawiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę i przesyła jej wycofane świadectwo pomiarowe zgodnie z postanowieniami artykułu 11 załącznika do niniejszej Konwencji.

3. Każda z Umawiających się Stron stosuje niezbędne środki, aby w przypadku zatonięcia, przekazania na złom lub ostatecznej niezdolności żeglugowej statku znajdującego się na jej terytorium, a którego świadectwo pomiarowe zostało wydane przez biuro pomierzania statków innej Umawiającej się Strony, zawiadomić i, jeśli to możliwe, zwrócić świadectwo pomiarowe do biura, które je wydało.

Artykuł 8

1. Każda z Umawiających się Stron podaje innym Umawiającym się Stronom nazwę i adres swojej głównej służby, lub głównych służb kompetentnych w dziedzinie pomierzenia statków.
2. Wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu główne służby przekazują sobie wzajemnie wykazy własnych biur pomierzenia statków, a także określające je litery i numery nadane tym biurom zgodnie z ustępem 3 artykułu 2 niniejszej Konwencji; główne służby zawiadamiają się także o zmianach wprowadzonych do wykazów biur pomierzenia statków oraz zmianach określających je liter i numerów.
3. Kompetentne główne służby Umawiających się Stron mają prawo porozumiewać się bezpośrednio, w związku z zastosowaniem przedmiotowego artykułu i ustępu 2 artykułu 2 niniejszej Konwencji oraz artykułów 10 i 11 załącznika do niniejszej Konwencji.
4. Biura pomierzenia statków Umawiających się Stron mają prawo porozumiewać się bezpośrednio w związku z zastosowaniem przedmiotowego artykułu oraz artykułów 10 i 11 załącznika do niniejszej Konwencji, a także w celu uzyskania pilnych informacji.

Artykuł 9

Świadectwa pomiarowe ważne na obszarze kraju w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji na jego terytorium, uważa się za świadectwa odpowiadające postanowieniom niniejszej Konwencji, pod warunkiem, że statek nie uległ zmianom, w wyniku których przedstawione w świadectwie dane co do wyporności statku w zależności od zanurzenia lub co do maksymalnej ładowności nie są już dokładne. Okres ważności przedmiotowych świadectw pomiarowych powinien odpowiadać okresowi w nich przewidzianemu, nie może jednak przekraczać dziesięciu lat, licząc od chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji na terytorium tego kraju. Okres ważności przedmiotowych świadectw pomiarowych nie może być przedłużony na podstawie postanowień artykułu 5 niniejszej Konwencji, jednakże jeśli warunki tego artykułu dotyczące przedłużenia okresu ważności są spełnione, to może być wydane świadectwo pomiarowe, sporządzone zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, przy czym zwraca się poprzednie świadectwo i nie przeprowadza się powtórnego pomierzenia.

Artykuł 10

1. Niniejsza Konwencja jest otwarta do podpisania lub przystąpienia do niej dla krajów członków Europejskiej Komisji Gospodarczej i krajów biorących udział w Komisji z prawem głosu doradczego, zgodnie z punktem 8 zakresu działania tej Komisji.
2. Niniejsza Konwencja będzie otwarta do podpisania do 15 listopada 1966 roku włącznie. Po tej dacie będzie otwarta do przystąpienia do niej.
3. Niniejsza Konwencja podlega ratyfikacji.

4. Ratyfikację lub przystąpienie realizuje się drogą zdeponowania u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia.

5. W chwili zdeponowania swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia, każdy kraj powinien podać Sekretarzowi Generalnemu literę lub grupę liter rozpoznawczych przyjętych zgodnie z postanowieniami ustępu 3 artykułu 2 niniejszej Konwencji; w późniejszym okresie wybór ten można zmienić drogą nowej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego. W przypadku, jeśli litera albo grupa liter podanych przez jeden kraj została uprzednio przedłożona przez inny kraj, Sekretarz Generalny podaje do wiadomości, że notyfikacja nie może być przyjęta. Zmiana uprzednio przyjętej litery lub grupy liter nabiera mocy po trzech miesiącach od chwili notyfikacji u Sekretarza Generalnego.

6. Każdy kraj może w chwili podpisywania niniejszej Konwencji albo w chwili zdeponowania swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia, oświadczyć że Konwencja będzie stosowana tylko na części terytorium kraju. Każdy kraj, który składa oświadczenie, że Konwencja będzie stosowana tylko na części jego terytorium, może w dowolnym czasie ogłosić, za pomocą notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, że Konwencja będzie stosowana na całym pozostałym terytorium lub jego części; notyfikacja ta wchodzi w życie po 12 miesiącach od chwili otrzymania jej przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 11

1. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie po dwunastu miesiącach od chwili, gdy pięć krajów wskazanych w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji zdeponuje swoje dokumenty ratyfikacji lub dokumenty przystąpienia.

2. W stosunku do każdego kraju, który ratyfikuje niniejszą Konwencję lub przystępuje do niej po zdeponowaniu przez pięć krajów ich dokumentów ratyfikacji lub dokumentów przystąpienia, niniejsza Konwencja wchodzi w życie po dwunastu miesiącach od chwili zdeponowania przez ten kraj dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia.

Artykuł 12

1. Niniejsza Konwencja może być wypowiedziana przez każdą z Umawiających się Stron poprzez skierowanie notyfikacji do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wypowiedzenie to może dotyczyć całego terytorium Umawiającej się Strony lub tylko jego części.

2. Wypowiedzenie wchodzi w życie po upływie okresu dwunastu miesięcy od chwili otrzymania podanej wyżej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 13

Niniejsza Konwencja traci moc obowiązującą w przypadku, gdy po wejściu jej w życie liczba Umawiających się Stron jest w dowolnym okresie dwunastu kolejnych miesięcy mniejsza od pięciu.

Artykuł 14

Wszelkie sprawy sporne między dwoma lub więcej Umawiającymi się Stronami co do interpretacji albo stosowania postanowień niniejszej Konwencji, których Strony nie mogą rozwiązać drogą negocjacji lub załatwić innym sposobem, mogą być na prośbę którejkolwiek zainteresowanej Umawiającej się Strony przekazane Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości do rozstrzygnięcia.

Artykuł 15

1. Każdy kraj może przy podpisywaniu niniejszej Konwencji albo przy deponowaniu dokumentu ratyfikacji albo dokumentu przystąpienia zastrzec, że nie uważa się związanym artykułem 14 niniejszej Konwencji w zakresie przekazywania spraw spornych Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości. Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 14 w stosunku do Umawiającej się Strony, która wniosła tego rodzaju zastrzeżenie.

2. Każdy kraj może przy podpisywaniu niniejszej Konwencji albo przy deponowaniu swego dokumentu ratyfikacji albo dokumentu przystąpienia zastrzec, że świadectwa pomiarowe dla statków przeznaczonych do przewozu towarów, wydane przez jego biura pomierzenia statków nie mogą być przedłużane, albo zastrzec, że mogą być przedłużone tylko przez biuro pomierzenia statków, które je wydało, albo że mogą być przedłużane tylko przez jedno z własnych biur pomierzenia statków. W takim przypadku inne Umawiające się Strony nie powinny przedłużać okresu ważności tych świadectw pomiarowych.

3. Każda z Umawiających się Stron, która złożyła zastrzeżenia zgodnie z ustępami 1 i 2 niniejszego artykułu, może je wycofać w każdej chwili drogą notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

4. Z wyjątkiem zastrzeżeń wymienionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu nie dopuszcza się żadnych innych zastrzeżeń w stosunku do postanowień niniejszej Konwencji.

Artykuł 16

1. Po trzech latach obowiązywania niniejszej Konwencji, każda Umawiająca się Strona będzie uprawniona poprzez notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, prosić o zwołanie narady w celu zrewidowania niniejszej Konwencji. Sekretarz Generalny zawiadamia o przedłożonej prośbie wszystkie Umawiające się Strony i zwołuje naradę dla rewizji Konwencji, jeżeli w czasie czteromiesięcznego okresu po złożeniu zawiadomienia, co najmniej jedna czwarta Umawiających się stron powiadomi go o swojej zgodzie na zwołanie narady.

2. Jeżeli zwołuje się naradę zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, to Sekretarz Generalny powiadamia o tym wszystkie Umawiające się Strony, oraz kieruje prośbę

o przedstawienie w terminie trzymiesięcznym propozycji, których rozpatrzenie na naradzie uważają one za wskazane. Co najmniej trzy miesiące przed otwarciem narady Sekretarz Generalny poda do wiadomości wszystkich Umawiających się Stron wstępny porządek dzienny narady a także tekst przedłożonych propozycji.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na każdą naradę zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem wszystkie kraje, o których mowa w ustępie 1 artykułu 10 przedmiotowej Konwencji.

Artykuł 17

1. Każda z Umawiających się Stron może zaproponować jedną lub więcej poprawek do niniejszej Konwencji albo jej załączników. Tekst każdej poprawki podaje się Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przesyła go wszystkim Umawiającym się Stronom i podaje do wiadomości innym krajom, o których mowa w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji.

2. Po upływie sześciu miesięcy od dnia przesłania poprawki przez Sekretarza Generalnego, każda z Umawiających się Stron może zakomunikować Sekretarzowi Generalnemu:

a) zastrzeżenia co do przedłożonej poprawki, albo

b) aktualny brak warunków koniecznych do przyjęcia proponowanej poprawki, pomimo zamiaru przyjęcia jej w przyszłości.

3. Do momentu, gdy Umawiająca się Strona, która przesłała zawiadomienie przewidziane w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu nie powiadomiła Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nią poprawki, może w ciągu dziewięciu miesięcy od dnia upływu terminu sześciomiesięcznego przewidzianego na jej zgłoszenie, przedstawić zastrzeżenia co do przedłożonej poprawki.

4. Jeżeli do przedłożonego projektu poprawki zgłoszono zastrzeżenie na warunkach przewidzianych w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to poprawkę uważa się za nieprzyjętą, a tym samym niewchodzącą w życie.

5. Jeżeli do przedłożonego projektu poprawki nie zgłoszono zastrzeżeń w sposób wskazany w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to poprawkę uważa się za przyjętą i wchodzi ona w życie w terminie podanym niżej:

a) jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie przesłała zawiadomienia przewidzianego w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu, to po upływie sześciomiesięcznego okresu podanego w tymże ustępie 2,

b) jeżeli przynajmniej jedna z Umawiających się Stron przesłała zawiadomienie przewidziane w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu, to w terminie najbliższym dwóm następującym datom:

- dacie, pod którą wszystkie Umawiające się Strony przesyłające takie zawiadomienie oznajmiły Sekretarzowi Generalnemu o przyjęciu przez nie projektu poprawki; za datę tę uważa się jednakże termin upłynięcia sześciomiesięcznego okresu podanego w ustępie 2 niniejszego artykułu, jeżeli wszystkie zawiadomienia o zgodzie były notyfikowane przed terminem upłynięcia tego okresu,

- dacie upływu okresu dziewięciomiesięcznego podanego w ustępie 3 niniejszego artykułu.

6. Sekretarz Generalny niezwłocznie zawiadamia wszystkie Umawiające się Strony o tym, czy zgłoszono zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 2 „a” niniejszego artykułu oraz o tym, czy przesłano zawiadomienia, o których mowa w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu. W sytuacji gdy jedna lub więcej Umawiających się Stron przesłało przedmiotowe zawiadomienie, to Sekretarz Generalny powiadamia wszystkie Umawiające się Strony czy Umawiająca się Strona albo Umawiające się Strony, które przesłały mu to zawiadomienie, wysunęły zastrzeżenia do projektu przedłożonej poprawki czy ją przyjęły.

7. Niezależnie od procedury wnoszenia poprawek, o której mowa w ustępach 1-6 niniejszego artykułu, do załącznika do niniejszej Konwencji oraz jego dodatków mogą być wnoszone zmiany w drodze uzgodnienia między właściwymi władzami administracyjnymi wszystkich Umawiających się Stron. W przypadku, gdy przedmiotowe uzgodnienie dotyczy zmiany dodatku 1 do Konwencji, to wszelkie świadectwa pomiarowe, wydane przed datą wejścia w życie tej zmiany i odpowiadające poprzedniemu tekstowi dodatku 1, pozostaną w mocy w okresie przejściowym. Datę wejścia w życie takiej zmiany określa Sekretarz Generalny.

Artykuł 18

Poza notyfikacjami przewidzianymi w artykułach 16 i 17 oraz w ustępie 2 artykułu 21 niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych podaje do wiadomości krajom, o których mowa w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji:

- a) ratyfikacje i przystąpienia do Konwencji dokonywane zgodnie z artykułem 10, a także litery lub grupy liter rozpoznawczych notyfikowane zgodnie z ustępem 5 artykułu 10, oraz oświadczenia złożone według ustępu 6 tegoż artykułu,
- b) daty wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 11,
- c) wypowiedzenia zgodnie z artykułem 12,
- d) utratę ważności przez niniejszą Konwencję zgodnie z artykułem 13,
- e) oświadczenia i notyfikacje otrzymane zgodnie z ustępami 1, 2 i 3 artykułu 15.

Artykuł 19

Z chwilą zdeponowania swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia, każde państwo-strona Konwencji dotyczącej pomierzania statków żeglugi śródlądowej podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 roku winno ją wypowiedzieć. Jeżeli w danym momencie liczba zdeponowanych dokumentów ratyfikacji lub dokumentów przystąpienia nie osiągnie pięciu, to zainteresowane państwo może wystąpić z prośbą do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, aby uważał dokonane wypowiedzenie umowy za ważne dopiero z chwilą zdeponowania piątego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia.

Artykuł 20

Protokół podpisania niniejszej Konwencji będzie miał tą samą moc, znaczenie i okres ważności, jak i sama Konwencja i będzie stanowił jej integralną część.

Artykuł 21

1. Niniejsza Konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu w języku rosyjskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne.

2. Tłumaczenie tekstu niniejszej Konwencji na język inny aniżeli rosyjski lub francuski może być zdeponowane u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych przez kraje, które deponują lub już zdeponowały swój dokument ratyfikacji lub dokument przystąpienia. Przy deponowaniu swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia albo w dowolnym czasie późniejszym, każdy kraj może oświadczyć, że przyjmuje tłumaczenie już zdeponowane. W odniesieniu do krajów, które zdeponowały tłumaczenie lub zawiadomiły o jego przyjęciu, jest ono obowiązujące jako oficjalne, ale w przypadku rozbieżności ważnym jest tylko tekst rosyjski lub francuski. Sekretarz Generalny podaje do wiadomości wszystkich krajów, które podpisały niniejszą Konwencję, albo zdeponowały swoje dokumenty przystąpienia, zdeponowane tłumaczenia i zawiadomienia, jakie kraje zdeponowały je lub oświadczyły o ich przyjęciu.

Artykuł 22

Po 15 listopada 1966 roku oryginał niniejszej Konwencji będzie zdeponowany u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, który prześle odpowiednie uwierzytelnione kopie każdemu krajowi, o którym mowa w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji.

W DOWÓD CZEGO, niżej
podpisani, należycie w tym
względzie upoważnieni,
podpisali niniejszy Protokół.

SPORZĄDZONO w Genewie, dnia
Piętnastego lutego tysiąc
dziewięćset sześćdziesiątego
szóstego roku.

ZAŁĄCZNIK

Artykuł 1

1. Pomierzenie sprowadza się do określenia objętości wody wypieranej przez statek w zależności od jego zanurzenia.
2. Pomierzenie statku ma na celu określenie jego maksymalnej dopuszczalnej wyporności a także ewentualnie wyporności odpowiadających określonym płaszczyznom wodnic. Pomierzenie statków przeznaczonych do przewozu towarów może mieć także na celu umożliwienie określenia ciężaru ładunku na podstawie zanurzenia.

Artykuł 2

Każde biuro pomierzenia statków wpisuje w specjalnym rejestrze pod osobnym numerem (przy czym przyporządkowane w ten sposób numery stanowią szereg ciągły) każde świadectwo pomiarowe, które wydaje i nanosi w tym rejestrze datę wydania świadectwa a także nazwę, numer statku i inne dane pozwalające na jego identyfikację.

Artykuł 3

Świadectwa pomiarowe powinny odpowiadać wzorcowi podanemu w dodatku 1 do niniejszego załącznika. Każda Umawiająca się Strona może nie włączać do wydawanego przez siebie świadectwa rubryk, podanych we wzorcu jako nieobowiązujące. Pod warunkiem zachowania numeracji i układu wzorca w odniesieniu do wszystkich jego rubryk istniejących w wydawanych przez nią świadectwach, każda Umawiająca się Strona może umieścić w tych świadectwach rubryki uzupełniające albo polecić, aby w rubrykach przyjętych ze wzorca wpisywać uzupełniające dane. Świadectwa pomiarowe mogą być drukowane i wypełniane tylko w języku narodowym lub w jednym z języków narodowych kraju wydającego świadectwo.

Artykuł 4

1. Przy pomierzeniu statku wymiary bierze się z samego statku. Pomiarowi podlega część statku znajdująca się pomiędzy płaszczyzną wodnicy odpowiadającej maksymalnemu zanurzeniu, przy którym statek może pływać i, albo płaszczyzną wodnicy statku pustego określoną w ustępie 1 artykułu 7 niniejszego załącznika, albo poziomą płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt kadłuba statku.
2. Wymiary długości i szerokości podaje się w centymetrach, a wysokości w milimetrach.
3. Część statku, która ma być pomierzona dzieli się na sekcje płaszczyznami poziomymi, albo płaszczyznami przechodzącymi przez prostą stanowiącą przecięcie płaszczyzn wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu. Grubość sekcji przyjmuje się taką, aby zapewnić, przy uwzględnieniu kształtu kadłuba statku, wystarczającą dokładność obliczenia

objętości; do obliczenia objętości w utworzonych częściach odległość między poziomymi płaszczyznami albo średnia grubość sekcji między płaszczyznami siecznymi, powinna być stała i w zasadzie równa 10 cm.

4. Objętość sekcji ograniczonej poziomymi płaszczyznami oblicza się przez pomnożenie połowy sumy pól górnej i dolnej powierzchni przez grubość. Objętość sekcji ograniczonej płaszczyznami siecznymi oblicza się w podobny sposób, przy czym jako średnią grubość przyjmuje się długość linii pionowej między płaszczyznami górną i dolną, przechodzącej przez środek ciężkości płaszczyzny środkowej części sekcji; dla uproszczenia można jednak przyjmować dla wszystkich sekcji długości po prostopadłej przechodzącej przez wypadkowy środek ciężkości.

5. W celu obliczenia powierzchni każdej płaszczyzny dzieli się tę płaszczyznę rzędnymi prostopadłymi do wzdłużnej płaszczyzny statku na części jednakowej długości; w przekroju śródokręcia, którego kształt jest zazwyczaj zbliżony do prostokąta, a także w części dziobowej i rufowej statku liczba tych części wynosi nie mniej niż cztery; oprócz tego, jeśli to konieczne, płaszczyznę części dziobowej i rufowej statku oblicza się osobno.

6. Do obliczenia płaszczyzn ograniczonych liniami krzywymi stosuje się metodę Simpsona; jednakże dla części końcowych statku linie krzywe mogą być przyrównane do znanych krzywych takich jak na przykład elipsa, parabola itd.

7. Jeżeli zmiany wymiarów płaszczyzn są dostatecznie regularne to można się ograniczyć do obliczenia takiej liczby płaszczyzn, jaka będzie wystarczająca dla wykreślenia krzywej zmian płaszczyzn poziomych albo jakiś ich części w zależności od ich poziomu lub inne płaszczyzny obliczać na podstawie tej krzywej.

8. Iloraz z dzielenia objętości jakiegokolwiek sekcji przez liczbę centymetrów jej średniej grubości stanowi wielkość wyporności statku na każdy centymetr średniego zanurzenia tej sekcji.

9. W stosunku do statków, których przeznaczenie jest takie, że w żadnych warunkach dookreślenia ciężaru ładunku nie będzie brana pod uwagę różnica zanurzenia, można na prośbę osoby występującej o pomiarzenie, nie wypełniać tablic zawartych w rubryce 33 świadectwa pomiarowego.

Artykuł 5

W odniesieniu do statków nieprzeznaczonych do przewozu towarów zamiast pomierzania zgodnie z postanowieniami artykułu 4 niniejszego załącznika, ogranicza się do obliczenia wyporności do płaszczyzny wodnicy przy maksymalnym zanurzeniu i płaszczyzny wodnicy statku pustego, albo tylko do jednej z tych płaszczyzn. Przy obliczeniu tym,

- albo opiera się na danych geometrycznych wziętych z samego statku lub z rysunków wykonawczych,
- albo przyjmuje się jako umowną wielkość wyporności wartość uzyskaną z wymnożenia współczynnika pełnotliwości kadłuba przez następujące trzy wymiary kadłuba statku:

- a) długość, tj. odległość między punktami przecięcia się wzdłużnej płaszczyzny symetrii statku z krzywą ograniczającą płaszczyznę wodnicy,
- b) maksymalną szerokość w płaszczyźnie wodnicy,
- c) średnie zanurzenie tj. pionową odległość między płaszczyzną wodnicy a najniższym punktem kadłuba statku w płaszczyźnie poprzecznej, znajdującej się w środku długości określonej wyżej w podpunkcie „a”,

przy czym wymiary bierze się z samego statku lub z rysunków wykonawczych bez uwzględnienia części wystających kadłuba, wielkość współczynnika pełnotliwości kadłuba przyjmuje się równą wielkość ogólnie stosowanej dla danego typu statku; dla statków o ostrych kształtach (statki pasażerskie, holowniki itd.), wielkość tę, przy braku innych przesłanek do określenia, przyjmuje się równą 0,7.

Artykuł 6

1. Znaki pomiarowe powinny być umieszczone parami na obu burtach statku; powinny być one wyraźnie widoczne i umieszczone symetrycznie względem wzdłużnej płaszczyzny diametralnej. Każdy znak składa się z linii poziomej o długości nie mniejszej niż 30 cm, umieszczonej na poziomie zanurzenia, dla którego statek był pomierzony i z linii pionowej, o długości nie mniejszej niż 20 cm, umieszczonej poniżej linii poziomej i w jej punkcie środkowym; znak pomiarowy może zawierać także linie dodatkowe, tworząc z linią poziomą prostokąt, przy czym ta ostatnia linia stanowi jego dolny bok. Linie powinny być wyżłobione lub napunktowane.
2. Płaszczyzny przechodzące przez pionowe linie znaków pomiarowych powinny znajdować się mniej więcej w równych odstępach i symetrycznie względem wypadkowego środka ciężkości określonego w ustępie 4 artykułu 4 niniejszego załącznika. Odstęp między tymi płaszczyznami powinien wynosić dla statku posiadającego n par znaków, około $1/n$ długości statku.
3. Na każdym statku powinno być co najmniej trzy pary znaków pomiarowych. Jednakże:
 - a) na statkach nieprzeznaczonych do przewozu towarów wystarczy umieszczenie jednej pary znaków pomiarowych,
 - b) na statkach, których długość kadłuba nie sięga 40 metrów dopuszcza się umieszczenie tylko dwóch par znaków pomiarowych.
4. Zamiast sposobu przewidzianego w ustępie 1 niniejszego artykułu, znaki pomiarowe mogą stanowić silnie przymocowaną płytę o długości nie mniejszej od 30 cm i wysokości 4 cm, której dolny brzeg odpowiada zanurzeniu, dla którego statek został pomierzony, i której środek oznaczono linią pionową.
5. Na płytach stanowiących znaki pomiarowe lub obok znaków pomiarowych innego rodzaju powinien być wyraźnie wyżłobiony lub napunktowany symbol pomiarowy składający się z następujących danych:
 - a) litery rozpoznawcze lub numer biura, które wydało świadectwo pomiarowe,

b) numer świadectwa pomiarowego.

Tym niemniej każda Umawiająca się Strona może w stosunku do statków pomierzanych na swoim terytorium zalecać nanoszenie tych symboli tylko na jednej parze znaków pomiarowych.

6. Symbol pomiarowy nanosi się także nieścieralnymi literami w dobrze widocznym miejscu, wymienionym w świadectwie pomiarowym, w dowolnej części statku zamocowanej na stałe, nie podlegającej niebezpieczeństwu uderzeń i mało narażonej na zużycie.

7. Skale nośności mogą być umieszczone na kadłubie statku obok znaków pomiarowych; jeżeli umieszcza się takie skale, to punkt zerowy każdej z nich powinien odpowiadać poziomowi dna statku obok skali, albo jeśli jest stępka belkowa, poziomowi najniższego punktu stępki belkowej obok skali; jednak skale nośności których punkt zerowy odpowiada płaszczyźnie wodnicy statku pustego i które znajdują się na statku w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji w kraju, gdzie dany statek był pomierzany, mogą być pozostawione do wydania na statek świadectwa pomiarowego, odpowiadającego postanowieniom niniejszej Konwencji.

Artykuł 7

1. Płaszczyzna wodnicy statku pustego wymieniona w ustępie 1 artykułu 4, na początku artykułu 5 i w ustępie 7 artykułu 6 niniejszego załącznika, jest płaszczyzną przechodzącą po powierzchni wody, gdy:

a) na statku nie ma ani paliwa ani ruchomego balastu, a jest tylko:

- wyposażenie, zapasy i załoga znajdujące się normalnie na statku podczas żeglugi; tym niemniej zapas wody słodkiej nie powinien przekraczać znacznie 0,5% maksymalnej wyporności statku,

- woda, której nie można usunąć z ładowni zwyczajnymi środkami osuszającymi,

b) maszyny, kotły, instalacje rurociągów i urządzenia służące do napędu statku lub do celów pomocniczych, a także do ogrzewania lub chłodzenia zawierają wodę, olej i inne ciecze konieczne do ich pracy,

c) statek pływa w wodzie słodkiej tj. w wodzie o gęstości równej 1.

2. Jeżeli statek w czasie pomierzenia nie znajduje się w warunkach podanych w ustępie 1 niniejszego artykułu, lub w warunkach dających to samo zanurzenie i w przybliżeniu to samo przegłębienie, to przy obliczaniu uwzględnia się różnicę obciążeń i różnicę gęstości wody.

3. Obciążenie statku odpowiadające zanurzeniu statku pustego powinno być podane w świadectwie pomiarowym.

Artykuł 8

W celu weryfikacji, zgodnie z artykułem 5 niniejszej Konwencji, czy dane ujęte w świadectwie pomiarowym pozostają aktualne:

- a) sprawdza się następujące wymiary statku: długość, szerokość, zanurzenie w stanie pustym obok każdego znaku pomiarowego,
- b) w przypadku gdy statek posiada trwałe odkształcenia, kontroluje się szerokość w kilku miejscach i przeprowadza porównanie z danymi obliczeniowymi ostatniego pomierzenia, aby określić, czy odkształcenia te powstały przed czy po ostatnim pomierzeniu.

Artykuł 9

Jeżeli przeprowadzono powtórne pomierzenie statku, to znaki, płyty, napisy i skale nośności, które utraciły ważność powinny być zdjęte lub unieważnione.

Artykuł 10

1. W przypadku zmiany nazwy lub numeru statku upoważniona do tego osoba wnosi konieczne zmiany do świadectwa pomiarowego; osoba ta powinna poświadczyć autentyczność poprawki. Jeżeli zmianę wykonuje się nie na terytorium tej Umawiającej się Strony, pod której zarządem znajduje się biuro pomierzenia statków, które wydało świadectwo pomiarowe, lecz na terytorium innej Umawiającej się Strony, to kompetentna w sprawach pomierzenia statków główna służba pierwszej Umawiającej się Strony powinna zawiadomić o tym kompetentną główną służbę drugiej Umawiającej się Strony; w tym celu kieruje ona, co najmniej raz na kwartał, wykaz sporządzony zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 2 do niniejszego załącznika. Jednak po porozumieniu się zainteresowanych Umawiających się Stron, ta procedura przekazywania wykazów może być zastąpiona zawiadomieniem kierowanym do biura pomierzenia statków, które wydało świadectwo pomiarowe.

2. Biuro pomierzenia statków, które wydało świadectwo pomiarowe, albo jakiegokolwiek biuro pomierzenia statków innej Umawiającej się Strony może, na podstawie pisemnego zezwolenia biura, które wydało świadectwo pomiarowe, albo kompetentnego głównego urzędu kraju tego biura, wnosić do świadectwa pomiarowego poprawki, konieczne ze względu na zmiany, jakim uległ statek i które nie powodują utraty ważności świadectwa zgodnie z ustępem 2 artykułu 4 niniejszej Konwencji; powinno ono potwierdzić prawdziwość tych poprawek w rubryce przewidzianej do tego celu w świadectwie. Bez takiego pisemnego zezwolenia inne biuro może także wnieść te poprawki do świadectwa, ale tylko tymczasowo, na okres nie dłuższy niż trzy miesiące i pod warunkiem, z jednej strony, zawiadomienia o tym biura, które wydało świadectwo, albo kompetentnej głównej służby kraju tego biura i z drugiej strony, potwierdzenia prawidłowości tych poprawek w rubryce przewidzianej do tego celu w świadectwie oraz zaznaczenia ich tymczasowej ważności.

Artykuł 11

1. W przypadku, gdy stosując artykuł 5 niniejszej Konwencji, biuro pomierzenia statków jednej Umawiającej się Strony przedłuży okres ważności świadectwa pomiarowego wydanego przez biuro innej Umawiającej się Strony, to kompetentna główna służba pierwszej Umawiającej się Strony powinna zawiadomić o tym kompetentną główną służbę drugiej Umawiającej się Strony; w tym celu kieruje ona, co najmniej raz na kwartał, wykaz sporządzony zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 3 do niniejszego załącznika. Jednak po porozumieniu się zainteresowanych Umawiających się Stron ta procedura przekazywania wykazów może być zastąpiona zawiadomieniem kierowanym przez biuro pomierzenia, które przedłużyło okres ważności świadectwa pomiarowego do biura, które świadectwo wydało.

2. Stosując postanowienia ustępu 2 artykułu 7 niniejszej Konwencji, kompetentna główna służba Umawiającej się Strony, której biuro pomierzenia statków dokonało ponownego pomierzenia statków pomierzonych wcześniej przez biuro innej Umawiającej się Strony, kieruje przynajmniej co kwartał, do kompetentnej głównej służby tej Umawiającej się Strony, wykaz odpowiednich statków, sporządzony zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 4 do niniejszego załącznika; do wykazu tego dołącza się wycofane świadectwo pomiarowe. Jednak po porozumieniu się zainteresowanych Umawiających się Stron ta procedura przekazywania wykazów może być zastąpiona zawiadomieniem kierowanym przez biuro pomierzenia statków, które wycofało świadectwo pomiarowe, do biura, które to świadectwo wydało.

ZAŁĄCZNIK – DODATEK 1

[strona 1 okładki]

..... (1)

ŚWIADECTWO POMIAROWE STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Konwencja z 15 lutego 1966 roku

Pomiar według artykułu 4 załącznika do Konwencji¹⁾
(statek przeznaczony do przewozu towarów)

Pomiar według artykułu 5 załącznika do Konwencji¹⁾
(statek nieprzeznaczony do przewozu towarów)

¹⁾ Rubrykę tę wnosić do świadectwa pomiarowego tylko dla odpowiedniego przypadku.

[strony 2 i 3 okładki (od strony wewnętrznej)]

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Dla danych nanoszonych w świadectwie:

- stosuje się tylko system metryczny,
- wymiary liniowe podaje się w metrach przy czym ułamki zaokrągla się do centymetrów; objętość podaje się w metrach sześciennych przy czym ułamki zaokrągla się do decymetrów sześciennych; ciężary podaje się w tonach, przy czym ułamki zaokrągla się do kilogramów,
- przy zaokrągłaniu każdy ułamek mniejszy od 0,5 odrzuca się, a każdy ułamek równy lub większy od 0,5 przyjmuje się równy jedności.

Numery rubryk, przy których zawarte są odsyłacze w uwagach wyjaśniających podane są w świadectwie w nawiasach.

1. Nazwa kraju i litera (litery) rozpoznawcza kraju.
2. Nazwa i siedziba biura wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze biura.
5. Data wpisania świadectwa do tego rejestru.
6. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
7. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreślić poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisać nową nazwę lub numer w rubryce 8.
9. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
10. Podpis osoby upoważnionej.
11. Pieczęć osoby upoważnionej.
12. W rubryce a) podaje się długość ze sterem ustawionym pod największym kątem. W rubryce c) zanurzenie statku, należy podać odległość między płaszczyzną maksymalnego zanurzenia a równoległą do niej płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt statku. W rubryce d) dla statków posiadających urządzenia pozwalające na zmniejszenie, bez przeprowadzania demontażu wymiaru gabarytowego wysokości (opuszczane maszty i pokładówki itp.) przy przechodzeniu pod budowlami wodnymi, wymiary gabarytowe wysokości części nadwodnej podaje się uwzględniając możliwości ich zmniejszenia (maszty i pokładówka opuszczone itp.).

13. Wskazanie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, urządzenie pływające, statek towarowy, szalanda itd.
14. Wskazanie materiałów, na przykład: stal, aluminium, żelbeton, tworzywo sztuczne, drewno itd.
15. Wskazanie zasadniczych elementów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, istnienie lub brak pokryw lukowych), oraz ewentualne szczególne charakterystyki.
16. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek oraz ewentualnie stoczni, która przebudowała lub odbudowała statek.
17. Rokiem budowy statku jest rok zwodowania go. W odpowiednich przypadkach podaje się rok przebudowy lub odbudowy.
18. Bez płetwy sterowej i belki kotwicznej.
19. Pomierzona na poszyciu zewnętrznym, bez kół łopatkowych.
20. Maszyna parowa, silnik spalinowy, silnik wysokoprężny itd. typ i w odpowiednich przypadkach numer serii, moc w KM podana przez konstruktora.
21. Średnia arytmetyczna zapisów podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej (gęstość =1).
23. Najwyższą wodnicę ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
24. Podaje się w miarę możliwości przybliżony ciężar balastu stałego.
25. Wskazanie typu i liczby maszyn lub kotłów.
28. Liczba linii lub płyt.
29. Odległość mierzy się po wzdłużnej osi statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia. Jeżeli istnieje tylko jedna para znaków pomiarowych, to wypełnia się tylko kolumny 1 i 5; jeżeli istnieją dwie pary znaków pomiarowych, to wypełnia się kolumny 1, 2 i 5, itd. Końcami statku, które należy brać pod uwagę są te, które określają długość statku wpisywaną w rubryce 18.
30. Przy określaniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów spustowych i wlewowych wody.
32. Podaje się sposób przedstawienia skal nośności)skalowanie, liczba znaków nieścieralnych i odległości między nimi itd.
33. Jeżeli nie wypełnia się tablicy, to przekreśla się ją jedną linią.

37-59 W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzenia, jak również ewentualnie dane użyteczne dla przestrzegania przepisów żeglugowych. Kraje, które złożą zastrzeżenia zgodnie z punktem 2 Protokołu podpisania powinny podać tu, że ich znaki pomiarowe, które utraciły ważność nie powinny być zdjęte lub zatarte, i że na lewo od nich należy umieszczać nieścieralny znak przedstawiający niewielki krzyż o pionowej i poziomej linii równej długości.

61. Zapis niekonieczny, w przypadku jeśli ekspert-pomiarowiec sam wydaje świadectwo.

62. Podpis eksperta-pomiarowca; niekonieczny w przypadku podanym wyżej.

64. Miejsce i data wydania świadectwa

65. Wskazanie osoby lub funkcji osoby wydającej świadectwo.

66. Podpis osoby wydającej świadectwo.

67. Pieczęć biura wydającego świadectwo.

71, 76 i 84 Patrz 64

72, 77 i 85 Patrz 65

73, 78 i 86 Patrz 66

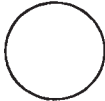
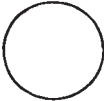
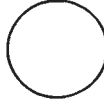
74, 79 i 87 Patrz 67

81. Patrz 61

82. Patrz 62

- (1)
- (2) Biuro pomierzenia statków
- 3 Litera (litery) rozpoznawcze lub numer (numery) rozpoznawcze biura
- (4) Świadectwo pomiarowe Nr.....
- (5) Wpisano dnia
- (6) Znak pomiarowy
- (7) Nazwa lub numer statku
- 8 Nowa nazwa lub nowy numer

(9)

..... w dnia .....	..... w dnia .....	..... w dnia
.....
		

(10)

(11)

(12) Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne²⁾)

a) Długość	... m
b) Szerokość	... m
c) Zanurzenie maksymalne statku	... m
d) Wymiar gabarytowy wysokości części nadwodnej	
przy zanurzeniu dla statku pustego	... m

²⁾ Rubryka nieobowiązkowa.

OPIS STATKU

- (13) Typ statku
- (14) Materiał
 - a) kadłuba
 - b) pokładówki*)
 - c) pokryw lukowych*)
- (15) Elementy konstrukcyjne
- (16) Stocznia budująca
- (17) Rok budowy
- (18) Największa długość kadłuba
- (19) Największa szerokość kadłuba
- (20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego*)
- (21) Średnie zanurzenie statku pustego w wodzie słodkiej
- 22 Największa ładowność (w tonach) w wodzie słodkiej³⁾
- (23) Pionowa odległość płaszczyzny maksymalnego zanurzenia od nadburcia:
 - a) w połowie długości kadłuba
 - b) w najniższym punkcie nadburcia**)

*) Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

***) Wypełniać tylko w przypadku, jeśli punkt ten nie znajduje się na śródkręciu.

³⁾ Rubryki tej może nie być w świadectwach dla statków pomierzonych według artykułu 5 załącznika do Konwencji (statek, nieprzeznaczony do przewozu towarów).

OBCIĄŻENIE ODPOWIADAJĄCE ZANURZENIU STATKU PUSTEGO

(24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego*)

(25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lubi inne ciecze konieczne dla ich działania*)

26 Przybliżony ciężar wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania*)

27 Wyposażenie

a) opis i przybliżony ciężar łańcuchów kotwicznych i kotwic

b) przybliżony ciężar pozostałego wyposażenia ruchomego i części zapasowych

c) przybliżony ciężar umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych

d) przybliżony ciężar łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku

Zapasy:

a) przybliżony ciężar wody słodkiej

b) przybliżony ciężar zapasów

*) Wypełniać tylko w przypadku, jeśli jest balast stały (albo maszyny albo woda w ładowni).

ZNAKI POMIAROWE

(28) Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku

liniami wyżłobionymi

liniami napunktowanymi

płytami *)

		Lewa burta ⁴⁾				Prawa burta ⁴⁾					
Znaki, licząc od dziobu		1)(część dziobowa)	2	3	4	5	1)(część dziobowa)	2	3	4	5
(29)	Odległości poziome:										
	a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku		-	-	-	-		-	-	-	-
	b) między liniami pionowymi sąsiednich znaków										
	c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku	-----	-	-	-		-----	-	-	-	
(30)	Odległości pionowe na poziomie każdego znaku										
	a) między znakiem a nadburciem										
	b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia, powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny										
	c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego										
	d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego z dnem										
	e) między znakiem a dnem statku (suma danych wymienionych w pkt „c” i „d”)										
	f) między dnem statku a płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt statku i równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia ⁵⁾										

*) Niepotrzebne skreślić.

⁴⁾ Liczba kolumn podlegających włączeniu do świadectwa może być zmniejszona.⁵⁾ Rubryka nieobowiązkowa.

SYMBOLE POMIAROWE

31. Poza tym, że symbol pomiarowy umieszczono przy znakach pomiarowych, umieszczony on jest ...

(32) Skala nośności umieszczona jest - nie jest umieszczona *) - pod każdym znakiem pomiarowym. Jest ...

A. POMIERZANIE WEDŁUG ARTYKUŁU 4 ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI (STATEK PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU TOWARÓW) ⁶

(33) Wyporność i zmiana wyporności statku na centymetr średniego zanurzenia licząc od płaszczyzny ⁷

1. wodnicy statku pustego mierzonej w wodzie słodkiej *)
2. dna statku *)

Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm
1			11			21		
2			12			22		
3			13			23		
4			14			24		
5			15			25		
itd.			itd.			itd.		

*) Niepotrzebne skreślić.

⁶⁾ Włączać do świadectwa pomiarowego tylko w odpowiednim przypadku.

⁷⁾ Tablica ta może być niewypełniona dla statków, których przeznaczenie jest takie, że w żadnych warunkach różnica w zanurzeniu nie będzie używana dla określenia ich ładunku.

⁸⁾ Kolumna nieobowiązkowa.

Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ⁹⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ⁹⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ⁹⁾ w m ³ na cm

⁹⁾ Kolumna nieobowiązkowa.

Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ¹⁰⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ¹⁰⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w m ³	Średnie zwiększenie ¹⁰⁾ w m ³ na cm

UWAGA – ciężar ładunku (w tonach) oblicza się na podstawie różnicy między:

a) wypornością (w m³) statku odpowiadającą średniemu zanurzeniu na początku ładowania (albo rozładowywania), i

b) wypornością (w m³) odpowiadającą średniemu zanurzeniu po zakończeniu ładowania (lub rozładowywania), i przez pomnożenie tej różnicy przez gęstość wody w porcie, w którym odczytano dane zanurzenia.

Zwiększenie średniego zanurzenia „h” przy przejściu statku z wody o gęstości d₁ na wodę o mniejszej gęstości d₂ wynosi

$$h (d_1 - d_2) \times a$$

zmniejszenie średniego zanurzenia „h” przy przejściu statku z wody o gęstości d₃ na wodę o większej gęstości d₄ wynosi

$$h (d_4 - d_3) \times a$$

przy czym „h” wyraża się w cm a „a” jest współczynnikiem będącym funkcją kształtu statku i przyjmowane jest w zasadzie jako równe 0,9.

¹⁰⁾ Kolumna nieobowiązkowa.

**B. POMIARZANIE WEDŁUG ARTYKUŁU 5 ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI
(STATEK NIEPRZEZNACZONY DO PRZEWOZU TOWARÓW)¹¹⁾**

34. Zwykła wyporność przy maksymalnym zanurzeniu*)
35. Zwykła wyporność dla płaszczyzny wodnicy statku pustego*)
36. Zwykła wyporność między płaszczyzną wodnicy statku pustego a płaszczyzną maksymalnego zanurzenia*)

¹¹⁾ Włączać do świadectwa pomiarowego tylko we właściwym przypadku.

*) Można wypełniać tylko rubrykę 34 lub 35.

UWAGI

(37)-(59)

POPZREDNIE, UNIEWAŻNIONE ŚWIADECTWA POMIAROWE

60

Nazwa biura, które wydało świadectwo	Data wpisania	Symbol pomiarowy	Nazwa lub numer statku	Typ statku ¹²⁾

(61) w dnia

(62)

Ekspert - pomiarowiec

.....

63 Ważność niniejszego świadectwa upływa

Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubryce 22 albo w tablicy 33 (albo w rubrykach 34, 35 i 36) nie są już dokładne.

Świadectwo niniejsze wydano

(64) w dnia

(65)

(66)




(67)

68 Numer rejestracyjny¹³69 Kraj rejestracji¹³

¹²⁾ Kolumna nieobowiązkowa




¹³⁾ Wypełnia się dla każdego zarejestrowanego statku

**UWIERZYTELNIENIE TYMCZASOWYCH ZMIAN WNIESIONYCH DO
ŚWIADECTWA POMIAROWEGO**

70	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
(71)	W dnia	W dnia	W dnia
(72)			
(73)			
(74)			

UWIERZYTELNIENIE ZMIAN WNIESIONYCH DO ŚWIADECTWA POMIAROWEGO

14)

75	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
(76)	W dnia	W dnia	W dnia
(77)			
(78)			
(79)			

¹⁴⁾ Rubryki nieobowiązkowe.

PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA ¹⁵⁾

80	Dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne	Dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne	Dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne
(81)	W dnia	W dnia	W dnia
(82)	Ekspert – pomiarowiec	Ekspert – pomiarowiec	Ekspert – pomiarowiec
83	Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do	Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do	Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do
(84)	W dnia	W dnia	W dnia
(85)			
(86)			
(87)	○	○	○

¹⁵⁾ Rubryki nieobowiązkowe.

ZAŁĄCZNIK – DODATEK 2

Wykaz statków zarejestrowanych w¹⁾, którym zmieniono nazwę lub numer w ciągu miesiąca (miesiący) roku

Liczba porządkowa	Poprzednia nazwa lub numer statku	Nowa nazwa lub nowy numer	Symbol pomiarowy	Nazwa i adrespodmiotu, który zmienił świadectwo 5	Data tej zmiany	Uwagi
1	2	3	4		6	7

¹⁾ Podać nazwę kraju

ZAŁĄCZNIK – DODATEK 3

Wykaz statków, pomierzonych w ...¹⁾, których świadectwa pomiarowe zostały przedłużone w ...¹⁾ w ciągu miesiąca (miesiący) ... roku

Liczba porządkowa	Nazwa lub numer statku	Symbol pomiarowy	Data upływu przedłużonego okresu ważności	Data przedłużenia	Uwagi
1	2	3	4	5	6

¹⁾ Podać nazwę kraju

ZAŁĄCZNIK – DODATEK 4

Wykaz statków poddanych powtórnemu pomierzaniu w ...¹⁾ w ciągu miesiąca (miesiący) ... roku , które poprzednio zostały pomierzone w¹⁾

Liczba porządkowa	Nazwa lub numer statku	Symbol pomiarowy poprzedniego wpisu	Symbol pomiarowy nowego wpisu	Data powtórnego pomierzania	Uwagi
1	2	3	4	5	6

¹⁾ Podać nazwę kraju

PROTOKÓŁ PODPISANIA

W chwili podpisania niniejszej Konwencji niżej podpisani, posiadający należyte pełnomocnictwa, uzgodnili następujące szczegóły:

1. Rozumie się, że Umawiające się Strony są zobowiązane do wypełniania warunków przewidzianych w artykułach 2, 3 i 8 niniejszej Konwencji tylko w takim zakresie, w jakim znajdujące się na ich terytorium śródlądowe drogi wodne, poza jeziorami niepołączonymi z innymi drogami wodnymi, są wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej.
2. Jeżeli jakiś kraj ogłosi w chwili podpisywania niniejszej Konwencji, ratyfikowania jej lub przystąpienia do niej, że symbole pomiarowe stosowane przez jego organy przeznaczone są nie tylko dla stwierdzenia przeprowadzonego pomierzenia, wówczas symbole te nie mogą być zdjęte lub zatarte przy powtórnym pomierzeniu i na lewo od nich należy tylko umieścić nieścieralny znak przedstawiający niewielki krzyż o pionowym i poziomym ramieniu jednakowej długości.
3. Celowe jest, aby pomierzenie statków według artykułu 4 załącznika do niniejszej Konwencji wykonywać z dużą dokładnością, a w każdym razie wystarczającą na tyle, aby błąd w wielkości wyporności wpisywanej do świadectwa pomiarowego niezależnie od tego, czy chodzi o maksymalną wyporność czy o wyporność odpowiadającą określonej różnicy w zanurzeniu, był mniejszy od
 - 1% dla wartości wyporności nie większych od 500 m³,
 - 5m³ dla wartości wyporności w granicach od 500 m³, do 2000 m³,
 - 0,25% dla wartości wyporności nie mniejszych od 2000 m³.

DLA POTWIERDZENIA CZEGO, niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni w tym celu, podpisali niniejszy Protokół.

SPORZĄDZONO w Genewie, piętnastego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego szóstego roku.

**CONVENTION RELATIVE AU JAUGEAGE
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE**

Article premier

La présente Convention définit dans son annexe l'objet et les modalités des opérations de jaugeage des bateaux de navigation intérieure ainsi que des autres bateaux appelés à naviguer sur les voies d'eau intérieures. Elle définit également dans cette annexe le modèle du certificat de jaugeage à délivrer pour tout bateau jaugé conformément à ses dispositions.

Article 2

1. Dès que la présente Convention sera applicable sur son territoire chaque Partie contractante mettra en vigueur des règlements pour l'exécution des dispositions de la présente Convention et de son annexe.
2. Chaque Partie contractante communiquera à toute autre Partie contractante qui lui en fera la demande les règlements qu'elle a mis en vigueur conformément au paragraphe 1 du présent article.
3. Chaque Partie contractante désignera sur son territoire, pour l'application de la présente Convention, le ou les services ou organismes, dénommés ci-après "bureaux de jaugeage", qui sont chargés de la délivrance des certificats de jaugeage. Chaque bureau de jaugeage sera caractérisé par des lettres ou par des numéros et des lettres, la ou les dernières lettres étant distinctives de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve le bureau.

Article 3

Chaque Partie contractante s'engage à faire procéder sur son territoire au jaugeage ou au rejaugage des bateaux visés à l'article premier de la présente Convention à la demande du propriétaire du bateau ou d'un représentant de ce propriétaire.

Article 4

1. La durée de validité d'un certificat de jaugeage ne peut être supérieure à quinze ans; sur chaque certificat est portée la date d'expiration de sa validité.
2. Quelle que soit la date d'expiration de validité qu'il porte, un certificat de jaugeage cesse d'être valable si le bateau subit des modifications (réparations, transformations, déformations permanentes) telles que les indications du certificat relatives aux déplacements pour des enfoncements donnés ou au pct en lourd maximal ne sont plus exactes.

Article 5

Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 15 de la présente Convention, tout bureau de jaugeage peut, dans la limite des instructions qu'il reçoit de la Partie contractante dont il relève, proroger la validité d'un certificat de jaugeage s'il est constaté, après vérification et en consultant, s'il est utile, le dossier du jaugeage ayant donné lieu à la délivrance dudit certificat, que les indications de ce certificat restent valables. La durée de validité de chaque prorogation est au plus égale à dix ans pour les bateaux destinés au transport de marchandises et à quinze ans pour les autres bateaux.

Article 6

1. Dans la limite de leur validité telle qu'elle est définie aux articles 4 et 5 de la présente Convention, les certificats de jaugeage délivrés par un bureau de jaugeage d'une Partie contractante en vertu de règlements conformes aux dispositions de la présente Convention sont reconnus par les autorités des autres Parties contractantes comme équivalents à ceux que ces Parties délivrent en vertu de leurs propres règlements conformes aux dispositions de la présente Convention.
2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'empêchent pas une Partie contractante de faire contrôler à ses frais des indications de certificats délivrés par les bureaux de jaugeage d'une autre Partie contractante; toutefois, les modalités de ce contrôle devront être telles que la gêne apportée à l'exploitation du bateau

soit limitée à ce qui est strictement inévitable. Si la Partie contractante qui fait procéder au contrôle constate l'inexactitude d'indications du certificat de jaugeage, elle en informe la Partie contractante du bureau de jaugeage qui a délivré le certificat et les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas à ces indications.

Article 7

1. En cas de rejaugage d'un bateau, le bureau de jaugeage qui délivre le nouveau certificat de jaugeage retire l'ancien certificat.
2. Dans le cas où un bureau de jaugeage d'une Partie contractante délivre un certificat de jaugeage pour un bateau dont le précédent certificat avait été délivré par un bureau d'une autre Partie contractante, la première Partie contractante en informe la seconde et lui renvoie le certificat de jaugeage retiré, conformément aux dispositions de l'article 11 de l'annexe de la présente Convention.
3. Chaque Partie contractante prendra les mesures nécessaires pour que, si un bateau dont le certificat de jaugeage a été délivré par un bureau de jaugeage d'une autre Partie contractante périt ou est démolé sur son territoire ou y devient définitivement inapte à la navigation, le bureau qui avait délivré le certificat de jaugeage en soit avisé et, si possible, le certificat lui soit renvoyé.

Article 8

1. Chaque Partie contractante communiquera aux autres Parties contractantes la dénomination et l'adresse de son service central ou de ses services centraux compétents en matière de jaugeage.
2. Les services centraux visés au paragraphe 1 du présent article se communiqueront réciproquement la liste des bureaux de jaugeage de leur ressort, ainsi que les lettres ou numéros distinctifs attribués à ces bureaux conformément au paragraphe 3 de l'article 2 de la présente Convention; ils se communiqueront également les modifications qui interviendraient dans ces listes et dans ces lettres ou numéros distinctifs.

3. Les services centraux compétents des Parties contractantes sont autorisés à communiquer directement entre eux pour l'application du paragraphe 2 de l'article 2 de la présente Convention, pour l'application du présent article et pour l'application des articles 10 et 11 de l'annexe de la présente Convention.

4. Les bureaux de jaugeage des Parties contractantes sont également autorisés à communiquer directement entre eux pour l'application du présent article et pour l'application des articles 10 et 11 de l'annexe de la présente Convention, ainsi que pour obtenir des renseignements urgents.

Article 9

Les certificats de jaugeage valables dans un pays au moment de la mise en vigueur de la présente Convention dans ce pays tiendront lieu de certificats conformes aux dispositions de la présente Convention sous réserve que le bateau n'ait pas subi de modifications telles que les indications du certificat relatives aux déplacements du bateau en fonction des enfoncements ou au port en lourd maximal ne soient plus exactes. La durée de validité de ces certificats sera celle qui y était prévue, sans pouvoir toutefois dépasser dix ans à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le pays. Ces certificats ne peuvent être prorogés en application des dispositions de l'article 5 de la présente Convention, mais, si les conditions exigées par ledit article pour une prorogation sont remplies, un certificat de jaugeage conforme aux dispositions de la présente Convention pourra être délivré contre remise de l'ancien certificat sans qu'il y ait lieu à rejaugage.

Article 10

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. La présente Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 15 novembre 1966 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

3. La présente Convention sera ratifiée.

4. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays doit notifier au Secrétaire général la lettre ou le groupe de lettres distinctif qu'il a choisi pour l'application du paragraphe 3 de l'article 2 de la présente Convention; par nouvelle notification au Secrétaire général, il peut ultérieurement modifier son choix. Au cas où la lettre ou le groupe de lettres notifié par un pays aurait déjà été notifié par un autre pays, le Secrétaire général ferait connaître que la notification ne peut être acceptée. Une modification de la lettre ou du groupe de lettres choisi antérieurement prend effet trois mois après la date à laquelle elle a été notifiée au Secrétaire général.

6. Tout pays pourra en signant la présente Convention, ou en déposant son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que la Convention sera applicable seulement à une partie du territoire du pays. Tout pays qui aura déclaré que la Convention est applicable seulement à une partie du territoire pourra à tout moment déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, que la Convention sera applicable à tout ou partie du reste du territoire; cette notification prendra effet douze mois après sa réception par le Secrétaire général.

Article 11

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur douze mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 12

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Cette dénonciation pourra concerner l'ensemble du territoire de la Partie contractante ou seulement une partie de celui-ci.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 13

La présente Convention cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 14

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 15

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 14 de la présente Convention en ce qui concerne le renvoi des différends à la Cour internationale de Justice. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 14 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que les certificats de jaugeage pour les bateaux destinés au transport de marchandises, délivrés par ses bureaux de jaugeage, ne pourront être prorogés, ou déclarer qu'ils ne pourront l'être que par le bureau de jaugeage qui les a délivrés ou qu'ils ne pourront l'être que par un de ses bureaux de jaugeage. Les autres Parties contractantes seront alors tenues de ne pas proroger la validité des certificats de jaugeage en cause.

3. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. A l'exception des réserves visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 16

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention.

Article 17

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à l'annexe de la présente Convention ou à ses appendices. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général

a) soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,

b) soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son pays.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue au paragraphe 2.b) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection au projet d'amendement est formulée dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection au projet d'amendement n'a été formulée dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté et il entrera en vigueur à la date suivante:

a) lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2.b) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé à ce paragraphe 2;

b) lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2.b) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes:

- date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet d'amendement, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration;

- expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 3 du présent article.

6. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au

paragraphe 2.a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2.b). Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes ont adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

7. Indépendamment de la procédure d'amendement prévus aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe de la présente Convention et ses appendices peuvent être modifiés par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes mais à condition, si cet accord modifie l'appendice 1, qu'il prévoit que les certificats de jaugeage délivrés avant la date de l'entrée en vigueur de la modification et conformes à l'ancien texte de cet appendice 1 resteront valables pendant une période transitoire. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur de la modification.

Article 9

Outre les notifications prévues aux articles 16 et 17 et au paragraphe 2 de l'article 21 de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention

a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 10, ainsi que les lettres ou groupes de lettres distinctifs notifiés conformément au paragraphe 5 de l'article 10 et les déclarations faites en application du paragraphe 6 dudit article;

b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 11;

c) les dénonciations en vertu de l'article 12;

d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 13;

e) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 15.

Article 19

Au moment où il déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat Partie à la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, signée à Paris le 27 novembre 1925, devra dénoncer cette dernière Convention. Cependant, si à ce moment le nombre des instruments de ratification ou d'adhésion déposés n'atteint pas encore cinq, l'Etat intéressé pourra, s'il le désire, prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de considérer sa dénonciation comme étant faite officiellement à la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 20

Le Protocole de signature de la présente Convention aura les mêmes forces, valeur et durée que la Convention elle-même, dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

Article 21

1. La présente Convention est faite en un seul exemplaire en langues française et russe, les deux textes faisant également foi.
2. Une traduction du texte de la présente Convention dans une langue autre que le français ou le russe peut être déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en commun par des pays qui déposent ou ont déjà déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion. Un autre pays peut, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il adopte une traduction déjà déposée. Pour les pays qui ont déposé une traduction ou ont déclaré l'adopter, la traduction aura la valeur de traduction officielle, mais, en cas de divergence, seuls les textes français et russe feront foi. Le Secrétaire général informera tous les pays, qui ont signé la présente Convention ou qui ont déposé leur instrument d'adhésion, des traductions déposées et des noms des pays qui les ont déposées ou qui ont déclaré les adopter.

Article 22

Après le 15 novembre 1966, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention.

**EN FOI DE QUOI, les
soussignés, à ce dûment
autorisés, ont signé la
présente Convention.**

**FAIT à Genève le
quinze février mil neuf
cent soixante-six.**

ANNEXE

Article premier

1. Le jaugeage consiste à déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement.
2. Le jaugeage d'un bateau a pour objet de déterminer son déplacement maximal admissible ainsi que, éventuellement, ses déplacements à des plans de flottaison donnés. Le jaugeage des bateaux destinés au transport de marchandises peut avoir aussi pour objet de permettre de déterminer le poids de la cargaison d'après l'enfoncement.

Article 2

Chaque bureau de jaugeage inscrit sur un registre spécial sous un numéro distinct, les numéros ainsi attribués formant une suite continue, chaque certificat de jaugeage qu'il délivre et porte sur ce registre la date de délivrance du certificat, ainsi que le nom et la devise du bateau et les autres données permettant de l'identifier.

Article 3

Les certificats de jaugeage doivent être conformes au modèle donné par l'appendice 1 de la présente annexe. Chaque Partie contractante peut ne pas faire figurer sur les certificats qu'elle délivre les rubriques qui sont indiquées à ce modèle comme étant facultatives. Sous réserve qu'elle conserve la numérotation et l'ordre du modèle pour toutes les rubriques du modèle figurant sur les certificats qu'elle délivre, chaque Partie contractante peut ajouter sur ces certificats des rubriques supplémentaires ou prescrire que des précisions complémentaires soient inscrites sous les rubriques reprises du modèle. Les certificats peuvent n'être imprimés et rédigés que dans la langue nationale, ou l'une des langues nationales, du pays de délivrance.

Article 4

1. Pour jauger un bateau, les mesures sont prises sur le bateau lui-même. La partie du bateau à mesurer est celle qui est comprise entre le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bateau est susceptible de naviguer et soit le plan de flottaison à vide défini au paragraphe 1 de l'article 7 de la présente annexe soit le plan horizontal passant par le point le plus bas de la coque du bateau.

2. Les mesures de longueur et de largeur sont prises en centimètres, les mesures de hauteur en millimètres.

3. La partie du bateau à mesurer est divisée en tranches par des plans horizontaux ou par des plans passant par la droite qui constitue l'intersection des plans visés au paragraphe 1 du présent article. L'épaisseur des tranches sera choisie de façon à permettre d'obtenir, compte tenu des formes de la coque, une précision suffisante dans le calcul des volumes; la distance entre plans horizontaux ou l'épaisseur moyenne des tranches entre plans sécants sera, pour le calcul des volumes dans les parties formées, constante et égale en principe à 10 cm.

4. Le volume d'une tranche délimitée par des plans horizontaux s'obtient en multipliant la demi-somme des aires des sections supérieure et inférieure par l'épaisseur. Le volume d'une tranche délimitée par des plans sécants s'obtient de la même façon en prenant pour épaisseur moyenne la longueur, entre les plans supérieur et inférieur, de la verticale passant par le centre de gravité de l'aire de la section moyenne de la tranche; par simplification on peut, toutefois, pour toutes les tranches prendre les longueurs sur la verticale passant par un centre de gravité moyen.

5. Pour calculer l'aire de chaque section, on divise cette aire en éléments de même longueur par des ordonnées perpendiculaires à l'axe longitudinal du bateau; dans la partie centrale, qui est en général de forme sensiblement rectangulaire, ainsi que dans chacun des élançements à l'avant et à l'arrière, le nombre de ces éléments est de quatre au moins; en outre, s'il y a lieu, l'aire des parties extrêmes des élançements à l'avant et à l'arrière est calculée séparément.

6. Pour le calcul des aires limitées par des lignes courbes, on emploie la formule de Simpson; toutefois, pour les parties extrêmes des élançements à l'avant et à l'arrière du bateau, on peut assimiler les lignes courbes à des courbes connues, telles qu'ellipse, parabole, etc.

7. Dans le cas où la variation des aires est suffisamment régulière, on peut se borner à calculer un nombre d'aires suffisant pour tracer la courbe de variation des aires des sections ou de certains de leurs éléments en fonction du niveau de leurs plans et évaluer les autres aires par lecture sur cette courbe.

8. Le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime son épaisseur moyenne est considéré comme donnant le déplacement du bateau pour chaque centimètre d'enfoncement moyen dans cette tranche.

9. Pour les bateaux dont la destination est telle qu'en aucun cas on ne se référera aux différences d'enfoncement pour le mesurage de leur cargaison, on pourra, à la demande expresse de la personne qui a demandé le jaugeage, ne pas remplir les tables figurant à la rubrique 33 du certificat.

Article 5

Pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, on se bornera, au lieu de procéder au jaugeage selon les dispositions de l'article 4 de la présente annexe, à calculer le déplacement au plan du plus grand enfoncement et au plan de flottaison à vide ou à l'un de ces plans seulement. Pour ce calcul

- ou bien on se basera sur des données géométriques relevées sur le bateau lui-même ou sur les dessins d'exécution,

- ou bien on prendra comme valeur conventionnelle du déplacement le produit par le coefficient de finesse des trois dimensions suivantes de la coque :

a) longueur, c'est-à-dire distance entre les points d'intersection du plan longitudinal médian du bateau avec la courbe délimitant la surface de flottaison;

b) largeur maximale dans le plan de flottaison;

c) enfoncement moyen, c'est-à-dire distance verticale entre le plan de flottaison et le point le plus bas de la coque dans la section transversale située au milieu de la longueur définie ci-dessus en a); ces dimensions étant relevées, sans tenir compte d'aucune saillie de la coque, sur le bateau lui-même ou sur les dessins d'exécution et la valeur adoptée pour le coefficient de finesse étant celle généralement admise pour le type de bateau en cause; pour les bateaux affinés (bateaux à passagers, remorqueurs, etc.) cette valeur sera, en l'absence d'autres éléments d'appréciation, prise égale à 0,7.

Article 6

1. Des marques de jauge doivent être apposées, par paires, sur les flancs du bateau; elles doivent être bien apparentes et être disposées symétriquement par rapport au plan longitudinal médian. Chaque marque sera constituée par un trait horizontal d'au moins 30 cm de longueur placé au niveau de l'enfoncement pour lequel le bateau a été jaugé et par un trait vertical d'au moins 20 cm de longueur placé au-dessous du trait horizontal et à l'aplomb de son milieu; la marque de jauge peut aussi comporter des traits supplémentaires formant avec le trait horizontal un rectangle dont ce trait constitue le côté inférieur. Les traits sont burinés ou poinçonnés.
2. Les plans passant par les traits verticaux des marques de jauge doivent être sensiblement équidistants et répartis de façon sensiblement symétrique par rapport au centre de gravité moyen visé au paragraphe 4 de l'article 4 de la présente annexe. La distance entre ces plans doit être, pour un bateau portant n paires de marques, d'environ $1/n$ de la longueur du bateau.
3. Pour tout bateau, le nombre de paires de marques de jauge est de trois au moins. Toutefois,
 - a) pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises une paire de marques suffit;
 - b) pour les bateaux dont la coque a une longueur inférieure à 40 m, il peut être admis qu'il soit apposé seulement deux paires de marques.
4. Au lieu d'être constituées de la façon prescrite au paragraphe 1 du présent article, les marques de jauge peuvent consister en une plaque d'au moins 30 cm de longueur et 4 cm de hauteur, fixée à demeure, dont le bord inférieur correspond à l'enfoncement pour lequel le bateau a été jaugé et dont le milieu est marqué par un trait vertical.
5. Sur les plaques qui constituent des marques de jauge, ou près des autres marques de jauge, il est buriné ou poinçonné, en caractères apparents, un signe de jaugeage constitué par les indications suivantes :

a) les lettres ou numéros distinctifs du bureau qui délivre le certificat de jaugeage;

b) le numéro du certificat de jaugeage.

Chaque Partie contractante peut, toutefois, pour les bateaux jaugés sur son territoire, ne prescrire l'apposition de ce signe que sur une seule paire de marques de jauge.

6. Le signe de jaugeage est également porté, en caractères indélébiles et à un emplacement bien visible mentionné au certificat de jaugeage, sur un élément du bateau, qui doit être fixe, à l'abri des chocs et peu exposé à l'usure.

7. Des échelles de jauge peuvent être apposées sur la coque au droit des marques de jauge; s'il est apposé de telles échelles, le zéro de chacune d'elles doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bateau au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle; toutefois, les échelles de jauge dont le zéro correspond au plan de flottaison à vide et qui se trouveraient sur un bateau au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le pays où ledit bateau a été jaugé pourront être conservées jusqu'à la délivrance au bateau d'un certificat de jaugeage conforme aux dispositions de la présente Convention.

Article 7

1. Le plan de flottaison à vide mentionné au paragraphe 1 de l'article 4, au début de l'article 5 et au paragraphe 7 de l'article 6 de la présente annexe est le plan passant par la surface de l'eau lorsque

a) le bateau ne porte ni combustible, ni lest mobile et porte seulement

- les agrès, les provisions et l'équipage qui se trouvent normalement à son bord quand il navigue; toutefois, la provision d'eau douce ne doit pas excéder sensiblement 0,5 % du déplacement maximal du bateau;

- l'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement;

b) les machines, chaudières, tuyauteries et installations servant à la propulsion ou aux usages auxiliaires, ainsi qu'à la production de chaleur ou de froid, contiennent l'eau, l'huile et les autres liquides dont elles sont normalement pourvues pour fonctionner;

c) le bateau se trouve en eau douce, c'est-à-dire en eau de densité égale à 1.

2. Si le bateau ne se trouve pas pour son jaugeage dans les conditions précisées au paragraphe 1 du présent article ou dans des conditions conduisant au même enfoncement et approximativement à la même assiette, il sera tenu compte dans les calculs des différences de charges et de la différence de densité de l'eau.

3. Les charges à bord correspondant à l'enfoncement à vide sont indiquées sur le certificat de jaugeage.

Article 8

Pour vérifier, conformément à l'article 5 de la présente Convention, si les indications d'un certificat de jaugeage restent ou non valables :

a) on contrôlera les dimensions suivantes du bateau : longueur, largeur, enfoncement à vide au droit de chaque marque de jauge;

b) dans le cas où le bateau présente des déformations permanentes, on contrôlera quelques largeurs, en se référant à la note de calculs du dernier jaugeage, de façon à déterminer si ces déformations sont antérieures ou postérieures à ce dernier jaugeage.

Article 9

Lorsqu'un bateau est rejaugé, les marques, plaques, inscriptions et échelles de jauge devenues caduques doivent être enlevées ou annulées.

Article 10

1. En cas de modification du nom ou de la devise du bateau, la correction nécessaire est apportée au certificat de jaugeage par un agent qualifié à cet effet; cet agent doit authentifier la correction. Si la modification est apportée sur le territoire d'une Partie contractante autre que celle dont relève le bureau de jaugeage qui a délivré le certificat, le service central compétent en matière de jaugeage de la première Partie contractante devra en informer le service central compétent de l'autre Partie contractante; à cet effet, il adressera au moins trimestriellement une liste établie conformément au modèle figurant à l'appendice 2 de la présente annexe; toutefois, par entente entre Parties contractantes intéressées, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication au bureau de jaugeage qui a délivré le certificat.

2. Le bureau de jaugeage qui a délivré le certificat ou, avec l'autorisation écrite de ce bureau ou du service central compétent du pays de ce bureau, tout bureau de jaugeage d'une autre Partie contractante peut apporter au certificat les corrections qui seraient rendues nécessaires par des modifications du bateau n'entraînant pas cessation de la validité du certificat en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 de la présente Convention; il doit authentifier ces corrections à la rubrique prévue au certificat à cet effet. Sans cette autorisation écrite, l'autre bureau peut également apporter ces corrections au certificat mais alors à titre provisoire pour une durée n'excédant pas trois mois et sous réserve, d'une part, d'en aviser le bureau qui a délivré le certificat ou le service central compétent du pays de ce bureau, d'autre part, d'authentifier ces corrections à la rubrique prévue au certificat à cet effet et d'y mentionner leur durée de validité provisoire.

Article 11

1. Dans le cas où, en application de l'article 5 de la présente Convention, un bureau de jaugeage d'une Partie contractante proroge un certificat de jaugeage délivré par un bureau de jaugeage d'une autre Partie contractante, le service central compétent de la première Partie contractante devra en informer le service central compétent de l'autre Partie contractante; à cet effet, il adressera au moins trimestriellement une liste établie conformément au modèle figurant à l'appendice 3 de la présente annexe; toutefois, par entente entre Parties contractantes intéressées, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication du bureau de jaugeage qui a effectué la prorogation au bureau de jaugeage qui a délivré le certificat.

2. Pour l'application du paragraphe 2 de l'article 7 de la présente Convention, le service central compétent de la Partie contractante dont un bureau de jaugeage a procédé au rejaugage de bateaux précédemment jaugés par un bureau d'une autre Partie contractante adresse au moins trimestriellement au service central compétent de cette autre Partie contractante la liste des bateaux en cause établie conformément au modèle de l'appendice 4 de la présente annexe et accompagnée des certificats de jaugeage retirés; toutefois, par entente entre Parties contractantes intéressées, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication du bureau de jaugeage qui retire le certificat au bureau de jaugeage qui l'avait délivré.

Annexe - Appendice 1/Page 1 de la couverture/

.....(1)

CERTIFICAT DE JAUGEAGE
pour
BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE
Convention du 15 février 1966

Jaugeage selon article 4 de l'annexe de la Convention^{1/} (bateau destiné au transport de marchandises)

Jaugeage selon article 5 de l'annexe de la Convention^{1/} (bateau non destiné au transport de marchandises)

^{1/} Rubrique à ne faire figurer sur le certificat de jaugeage que s'il y a lieu.

Pages 2 et 3 (pages intérieures)
de la couverture

NOTES EXPLICATIVES

Pour les indications portées sur le certificat,

- le système métrique est seul employé,
- les dimensions linéaires sont exprimées en mètres, les fractions étant arrondies au centimètre; les volumes sont exprimés en mètres cubes, les fractions étant arrondies au décimètre cube; les poids sont exprimés en tonnes, les fractions étant arrondies au kilogramme,
- pour l'arrondissement, toute fraction inférieure à 0,5 est négligée et toute fraction égale ou supérieure à 0,5 est comptée pour une unité.

N.B. - Le numéro des rubriques auxquelles on se réfère dans les notes explicatives ci-après est entre parenthèses dans le certificat.

1. Nom du pays et lettre(s) distinctive(s) du pays.
2. Désignation et siège du bureau qui délivre le certificat.
4. Numéro d'ordre d'inscription du certificat sur le registre du bureau.
5. Date de l'inscription dans ledit registre.
6. Le signe de jaugeage est composé des indications des rubriques 3 et 4.
7. Nom ou devise du bateau. En cas de changement, rayer l'ancien nom ou l'ancienne devise et inscrire la nouvelle mention à la rubrique 8.
9. Lieu et date de l'inscription du nouveau nom ou de la nouvelle devise sur le certificat.
10. Signature de l'agent qualifié.
11. Cachet de l'agent qualifié.
12. A la rubrique a), la longueur sera donnée gouvernail replié. A la rubrique c), le tirant d'eau à indiquer est la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle à ce dernier qui passe par le point le plus bas du bateau. A la rubrique d), pour les bateaux comportant des dispositifs permettant sans démontage de réduire l'encombrement en hauteur (mâts abattus, timonerie escamotée, etc.) au passage des ouvrages, le tirant d'air sera donné en supposant ces dispositifs mis en oeuvre (mâts abattus, timonerie escamotée, etc.).

13. Indication du type, par exemple : remorqueur, pousseur, bateau à passagers, engin flottant, aut. moteur, chaland, etc.
14. Indication des matériaux, par exemple : acier, aluminium, béton armé, matières plastiques, bois, etc.
15. Indication des détails principaux dont la modification est possible (ponté, non ponté, présence ou absence de panneaux d'écouille) et éventuellement des caractéristiques particulières.
16. Nom et lieu du chantier de construction et, éventuellement, du chantier de transformation ou de rénovation.
17. L'année de construction est l'année de mise en eau. On indiquera aussi éventuellement l'année de transformation ou de rénovation.
18. Gouvernail et beaupré non compris.
19. Mesurée à l'extérieur du bordé, roues à aubes non comprises.
20. Machine à vapeur, moteur à explosion, moteur diesel, etc.; type et, le cas échéant, numéro de série; puissance en CV indiquée par le constructeur.
21. Moyenne arithmétique des cotés visées à la rubrique 30 d). Le plan de flottaison à vide est déterminé pour l'eau douce (densité : 1).
23. La ligne du plus grand enfoncement est déterminée par les marques de jauge.
24. Autant que possible on indiquera approximativement le poids du lest fixe.
25. Indication du genre et du nombre de ces engins ou chaudières.
28. Nombre de traits ou de plaques.
29. Les distances sont mesurées selon l'axe longitudinal du bateau et parallèlement au plan du plus grand enfoncement. S'il y a une seule paire de marques de jauge, on ne remplira que les colonnes 1 et 5; s'il y a deux paires de marques de jauge, on remplira les colonnes 1, 2 et 5, et ainsi de suite. Les extrémités du bateau à prendre en considération sont celles qui déterminent la longueur de la coque à inscrire à la rubrique 18.
30. Pour déterminer le point au-dessus duquel un bateau ne peut plus être considéré comme étanche il ne sera tenu compte ni des prises ni des chasses d'eau.
32. On indiquera la façon dont les échelles de jauge sont constituées (graduation, nombre et distance entre elles des marques indélébiles, etc.).
33. Lorsque le tableau n'est pas rempli, il doit être barré d'un trait.

37. à 59. On pourra indiquer sous ces rubriques tous renseignements complémentaires se rapportant au jaugeage ainsi que, éventuellement, toutes indications utiles pour l'observation des règlements de police de la navigation. Les pays qui auront fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 du Protocole de signature rappelleront ici que leurs signes de jaugeage devenus caducs ne doivent être ni enlevés ni effacés et qu'il doit être apposé à leur gauche une marque indélébile constituée par une petite croix à branches verticale et horizontale de même longueur.
61. Indication facultative dans le cas où l'expert jaugeur délivre lui-même le certificat.
62. Signature de l'expert jaugeur; indication facultative dans le même cas que ci-dessus.
64. Lieu et date de délivrance du certificat.
65. Désignation de la personne, ou des fonctions de la personne, qui délivre le certificat.
66. Signature de la personne qui délivre le certificat.
67. Cachet du bureau qui délivre le certificat.
- 71, 76 et 84. Voir 64.
- 72, 77 et 85. Voir 65.
- 73, 78 et 86. Voir 66.
- 74, 79 et 87. Voir 67.
81. Voir 61.
82. Voir 62.

(1)

(2) Bureau de jaugeage

3 Lettre(s) ou numéro(s) distinctifs du bureau

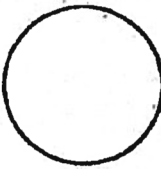
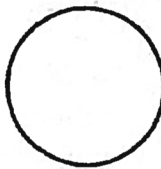
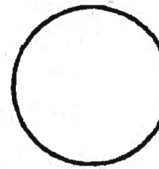
(4) Certificat de jaugeage n°

(5) Inscrit le.

(6) SIGNE DE JAUGEAGE

(7) Nom ou devise du bateau

8 Nouveau nom ou nouvelle devise

<p>(9) A le.</p> <p>(10)</p> <p>(11) </p>	<p>A le.</p> <p>.</p> <p></p>	<p>A le.</p> <p>.</p> <p></p>
--	---	--

(12) Encombrement du bateau pour le passage des ouvrages^{2/} :

a) Longueur	. . m.
b) Largeur	. . m.
c) Tirant d'eau pour le plus grand enfoncement	. . m.
d) Tirant d'air pour l'enfoncement à vide	. . m.

^{2/} Rubrique facultative.

SIGNALEMENT DU BATEAU

- (13) Type
- (14) Matériaux
- a) de la coque
- b) des superstructures (roufs)^{*/}
- c) des panneaux d'écouille^{*/}
- (15) Détails de construction
-
- (16) Chantier de construction
-
- (17) Année de construction
- (18) Longueur maximale de la coque
- (19) Largeur maximale de la coque
- (20) Nature, marques d'identification et puissance de l'appareil propulseur^{*/}
-
- (21) Enfoncement moyen à vide en eau douce
- 22 Port en lourd maximal (en tonnes), en eau douce^{3/}
- (23) Distance verticale du plan du plus grand enfoncement au plat-bord
- a) au milieu de la coque
- b) au point le plus bas du plat-bord^{**/}

^{*/} Ne remplir que s'il y a des superstructures ou des panneaux d'écouille ou un appareil propulseur.

^{**/} Ne remplir que si ce point n'est pas au milieu de la coque.

^{3/} Cette rubrique peut ne pas figurer sur les certificats délivrés pour des bateaux jaugés selon l'article 5 de l'annexe de la Convention (bateau non destiné au transport de marchandises).

CHARGES A BORD CORRESPONDANT A L'ENFONCEMENT A VIDE

- (24) **Situation et description du lest fixe^{*/}**
- (25) **Machines, chaudières, tuyauteries ou autres installations contenant de l'eau, de l'huile ou d'autres liquides pour leur fonctionnement^{*/}**
.
.
.
- 26 **Poids approximatif d'eau dans la cale qu'il est impossible d'enlever par des moyens normaux d'épuisement^{*/}**
- 27 **Agrès :**
 - a) **Description et poids approximatif des chaînes d'ancres et des ancres**
.
.
 - b) **Poids approximatif des autres agrès mobiles et des pièces de rechange**
 - c) **Poids approximatif du mobilier**
 - d) **Poids approximatif du ou des canots à bord**
- Provisions :**
 - a) **Poids approximatif de l'eau douce**
 - b) **Poids approximatif des autres provisions**

^{*/} Ne remplir que s'il y a du lest fixe (ou des machines, ou de l'eau dans la cale).

MARQUES DE JAUGE

(28) Le niveau du plus grand enfoncement est marqué de chaque côté du bateau

par ^{*/} traits burinés
 traits poinçonnés
 plaques

		Bâbord ^{4/}					Tribord ^{4/}				
Marques depuis l'avant		1(AV)	2	3	4	5	1(AV)	2	3	4	5
(29)	Distances horizontales :										
	a) du trait vertical de la marque avant à l'extré- mité avant du bateau . . .	..					..
	b) entre traits verticaux de marques voisines . . .		..	..	..	..		..	..	..	..
	c) du trait vertical de la marque arrière à l'extré- mité arrière du bateau . .					..					..
(30)	Distances verticales au droit de chaque marque :										
	a) entre la marque et le plat-bord. . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	b) entre la marque et le plan parallèle au plan du plus grand enfon- cement au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étanche. . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	c) entre la marque et le plan de flottaison à vide . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	d) entre le plan de flot- taison à vide et le dessous du bateau. . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	e) entre la marque et le dessous du bateau (somme des indica- tions c) et d)). . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	f) entre le dessous du ba- teau et le plan passant par le point le plus bas du bateau et parallèle au plan du plus grand enfoncement ^{5/} . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

^{*/} Bayer celles des indications qui ne conviennent pas.
^{4/} Le nombre de colonnes à faire figurer sur les certificats peut être réduit.
^{5/} Rubrique facultative.

SIGNES DE JAUGEAGE

- 31 En supplément de son apposition avec les marques de jauge, le signe de jaugeage est apposé
- (32) Une échelle de jauge est apposée - n'est pas apposée^{*/} - sous chaque marque de jauge. Elle
- A. JAUGEAGE SELON L'ARTICLE 4 DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION (BATEAU DESTINE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES)^{6/}
- (33) DEPLACEMENT ET VARIATION DE DEPLACEMENT DU BATEAU PAR CENTIMETRE D'ENFONCEMENT MOYEN A PARTIR DU PLAN^{7/}
 - 1. de flottaison à vide déterminé en eau douce^{*/}
 - 2. du dessous du bateau^{*/}

Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m ³	Accroissement moyen ^{8/} en m ³ par cm	Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m ³	Accroissement moyen ^{8/} en m ³ par cm	Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m ³	Accroissement moyen ^{8/} en m ³ par cm
1	11	. . . . .	. . . . .	21	. . . . .	. . . . .
2	12	. . . . .	. . . . .	22	. . . . .	. . . . .
3	13	. . . . .	. . . . .	23	. . . . .	. . . . .
4	14	. . . . .	. . . . .	24	. . . . .	. . . . .
5	15	. . . . .	. . . . .	25	. . . . .	. . . . .
etc.			etc.			etc.		

- ^{*/} Rayer celles des indications qui ne conviennent pas.
- ^{6/} A ne faire figurer sur le certificat que s'il y a lieu.
- ^{7/} Ce tableau peut ne pas être établi pour les bateaux dont la destination est telle qu'en aucun cas on ne se référera aux différences d'enfoncement pour le mesurage de leur cargaison.
- ^{8/} Colonne facultative.

Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ^{2/} en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ^{2/} en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ^{2/} en m ³ par cm

^{2/} Colonne facultative.

Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ^{10/} en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ^{10/} en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ^{10/} en m ³ par cm

NOTA - On obtient le poids d'une cargaison (en tonnes) en prenant la différence entre :

- a) le déplacement (en m³) du bateau correspondant à l'enfoncement moyen à l'origine du chargement (ou du déchargement) et
- b) son déplacement (en m³) correspondant à l'enfoncement moyen à la fin de cette opération

et en multipliant cette différence par la densité de l'eau du port dans lequel ont été relevés lesdits enfoncements.

L'augmentation de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d_1 à une eau de densité d_2 inférieure est égale à

$$h (d_1 - d_2) \times a$$

La diminution de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d_3 à une eau de densité d_4 supérieure est égale à

$$h (d_4 - d_3) \times a$$

h étant exprimé en cm et a étant un coefficient fonction des formes du bateau et pris en général égal à 0,9.

^{10/} Colonne facultative.

**B. JAUGEAGE SELON L'ARTICLE 5 DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION
(BATEAU NON DESTINE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES)^{11/}**

- 34 Déplacement conventionnel au plus grand enfoncement^{*/}
- 35 Déplacement conventionnel au plan de flottaison à vide^{*/}
- 36 Déplacement conventionnel entre le plan de flottaison
à vide et le plan de plus grand enfoncement^{*/}

^{11/} A ne faire figurer sur le certificat que s'il y a lieu.

^{*/} On peut ne remplir que la rubrique 34 ou la rubrique 35.

OBSERVATIONS

(37) & (59)

CERTIFICATS DE JAUGEAGE ANTERIEURS ANNULES

60

Désignation du bureau qui avait délivré le certificat	Date d'inscription	Signe de jaugeage	Nom ou devise du bateau	Type du bateau ^{12/}
.
.
.

(61) A le
 L'expert jaugeur,

(62)

63 La validité du présent certificat expire le
 Toutefois, le certificat cessera d'être valable auparavant si le bateau subit des modifications (réparations, transformations, déformations permanentes) telles que les indications de la rubrique 22 ou du tableau 33 (ou des rubriques 34, 35 et 36) ne sont plus exactes.

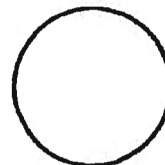
Délivré le présent certificat

(64) A le

(65)

(66)

(67)



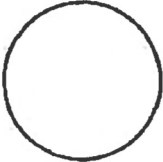
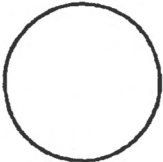
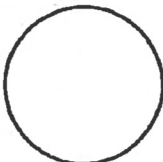
68 Numéro d'immatriculation^{13/}

69 Fays d'immatriculation^{13/}

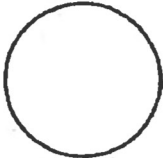
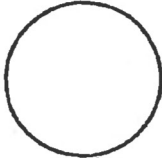
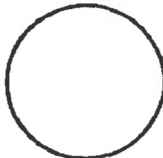
^{12/} Colonne facultative.

^{13/} A remplir pour tout bateau immatriculé.

AUTHENTIFICATION DES MODIFICATIONS DU CERTIFICAT A TITRE PROVISOIRE

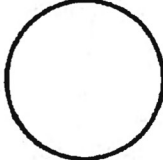
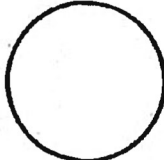
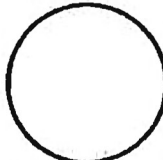
<p>70 La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p>	<p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p>	<p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au ...</p>
(71) A le	A le	A le
(72) .....	.....	.....
(73) .....	.....	.....
(74) 		

AUTHENTIFICATION DES MODIFICATIONS DU CERTIFICAT^{14/}

<p>75 La rubrique n° ... a été modifiée</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée</p>	<p>La rubrique n° ... a été modifiée</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée</p>	<p>La rubrique n° ... a été modifiée</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée</p> <p>La rubrique n° ... a été modifiée</p>
(76) A le	A le	A le
(77) .....	.....	.....
(78) .....	.....	.....
(79) 		

14/ Rubriques facultatives.

PROROGATION DU CERTIFICAT^{15/}

80 Les indications du présent certificat sont restées valables	Les indications du présent certificat sont restées valables	Les indications du présent certificat sont restées valables
(81) A le	A le	A le
(82) L'expert jaugeur,	L'expert jaugeur,	L'expert jaugeur,
83 Le présent certificat est prorogé jusqu'au	Le présent certificat est prorogé jusqu'au	Le présent certificat est prorogé jusqu'au
(84) A le	A le	A le
(85) .....	.....	.....
(86) .....	.....	.....
(87) 		

15/ Rubriques facultatives.

Annexe - Appendice 2

Liste des bateaux inscrits en 1/ et ayant changé de nom ou de devise durant le(s) mois de de l'année

Numéro d'ordre	Nom ou devise que portait le bateau	Nouveau nom ou nouvelle devise	Signe de jaugeage	Nom et résidence de l'agent ayant modifié le certificat	Date de cette modification	Observations
1	2	3	4	5	6	7

1/ Indiquer le nom au pays.

Annexe - Appendice 3

Liste des bateaux qui avaient été jaugés en 1/
 et dont le certificat de jaugeage a été prorogé en 1/
 durant le(s) mois de de l'année

Numéro d'ordre	Nom ou devise du bateau	Signe de jaugeage	Date de l'expiration de la validité de la prorogation accordée	Date de la prorogation	Observations
1	2	3	4	5	6

1/ Indiquer le nom du pays.

Annexe - Appendice 4

Liste des bateaux rejaugés en 1/ durant le(s) mois de de l'année et qui avaient été jaugés en dernier lieu en 1/

Numéro d'ordre 1	Nom ou devise du bateau 2	Signe de jaugage de la précédente inscription 3	Signe de jaugage de la nouvelle inscription 4	Date du rejaugage 5	Observations 6

1/ Indiquer le nom du pays.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature de la présente Convention, les soussignés, à ce dûment autorisés, sont convenus des précisions suivantes :

1. Il est entendu que les Parties contractantes ne sont tenues de satisfaire aux obligations prévues aux articles 2, 3 et 8 de la présente Convention que dans la mesure où des voies d'eau intérieures autres que des lacs sans communication avec d'autres voies navigables sont, sur leur territoire, empruntées par une navigation internationale.
2. Lorsqu'un pays a fait connaître au moment où il a signé la présente Convention, l'a ratifiée ou y a adhéré, que les signes de jaugeage apposés par ses services n'ont pas pour unique objet la constatation du jaugeage, ces signes ne seront ni enlevés ni effacés au moment du rejaugage et il sera seulement apposé à leur gauche une marque indélébile constituée par une petite croix à branches verticale et horizontale de même longueur.
3. Il est désirable que le jaugeage selon l'article 4 de l'annexe de la présente Convention soit effectué avec une grande précision et qu'en tout cas celle-ci soit suffisante pour que la marge d'erreur sur les chiffres de déplacement à inscrire au certificat de jaugeage, qu'il s'agisse du déplacement maximal ou des déplacements correspondant à des différences données d'enfoncement, reste inférieure à
 - 1 % pour les chiffres de déplacement au plus égaux à 500 m³;
 - 5 m³ pour les chiffres de déplacement compris entre 500 m³ et 2 000 m³;
 - 0,25 % pour les chiffres de déplacement au moins égaux à 2 000 m³.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le quinze février mil neuf cent soixante-six.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tej konwencji, z zastrzeżeniem składanym na podstawie art. 15 ust. 2 oraz wraz z deklaracją składaną na podstawie art. 10 ust. 5 (teksty w załączeniu),
- postanowienia konwencji są ratyfikowane, przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 28 sierpnia 2017 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Duda*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *B. Szydło*

Załączniki do dokumentu ratyfikacyjnego
z dnia 28 sierpnia 2017 r.

Załącznik nr 1

ZASTRZEŻENIE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ NA PODSTAWIE ART. 15 UST. 2 KONWENCJI

„Rzeczpospolita Polska zastrzega, na podstawie art. 15 ust. 2 konwencji, że świadectwa pomiarowe dla statków przeznaczonych do przewozu towarów, wydane przez biura pomierzenia statków Rzeczypospolitej Polskiej, nie mogą być przedłużane.”

Załącznik nr 2

DEKLARACJA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ NA PODSTAWIE ART. 10 UST. 5 KONWENCJI

„Rzeczpospolita Polska oświadcza, na podstawie art. 10 ust. 5 konwencji, że jej grupa liter rozpoznawczych dla biur pomierzenia statków to PL.”