



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Α Θ Η Ν Α
8 ΙΟΥΛΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
92

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1373

Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων 1969 (IMO - ΛΟΝΔΙΝΟ 1969).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυροῦμεν καὶ ἐκδίδομεν τὸν κατωτέρω ὑπὸ τῆς Βασιλῆς
ψηφισθέντα νόμον :

Ἄρθρο πρῶτο.

Κυρώνεται καὶ ἔχει τὴν ἰσχύ πού δρίζει τὸ ἄρθρο 28 παρ.
1 τοῦ Συντάγματος, ἡ Διεθνὴς Σύμβαση «γιατὴν καταμέ-
τρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων», πού ὑπογράφηκε
σὺν Λονδίνο τὴν 23ῃ Ἰουνίου 1969, μαζί μετὰ τὰ προσαρτη-
μένα σ' αὐτή Παραρτήματα, τῶν ὁποίων τὰ κείμενα σὲ πρω-
τότυπο στὴν ἀγγλικὴ γλῶσσα καὶ σὲ μετάφραση στὴν ἐλ-
ληνικὴ ἔχουν ὡς ἑξῆς :

INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

The Contracting Governments.

Desiring to establish uniform principles and rules with respect to the determination of tonnage of ships engaged on international voyages;

Considering that this and may best be achieved by the conclusion of a Convention ;

Have Agreed as follows :

Article 1

General Obligation under the Convention

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

Article 2

Definitions

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

(1) «Regulations» means the Regulations annexed to the present Convention ;

(2) «Administration» means the Government of the State whose flag the ship is flying ;

(3) «international voyage» means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country ;

(4) «gross tonnage» means the measure of the overall size of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention ;

(5) «net tonnage» means the measure of the useful capacity of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention ;

(6) «new ship» means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention ;

(7) «existing ship» means a ship which is not a new ship ;

(8) «length» means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline;

(9) «Organization» means the Inter - Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 3

Application

(1) The present Convention shall apply to the fol-

lowing ships engaged in international voyages :

(a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments ;

(b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 20; and

(c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.

(2) The present Convention shall apply to :

(a) new ships ;

(b) existing ships which undergo alterations or modifications which the Administration deems to be substantial variation in their existing gross tonnage ;

(c) existing ships if the owner so requests; and

(d) all existing ships, twelve years after the date on which the Convention comes into force, except that such ships, apart from those mentioned in (b) and (c) of this paragraph, shall retain their then existing tonnages for the purpose of the application to them of relevant requirements under other existing International Conventions.

(3) Existing ships to which the present Convention has been applied in accordance with sub-paragraph (2) (c) of this Article shall not subsequently have their tonnages determined in accordance with the requirements which the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention.

Article 4

Exceptions

(1) The present Convention shall not apply to ;

(a) ships of war; and

(b) ships of less than 24 metres (79 feet) in length.

(2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating :

(a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63° W;

(b) the Caspian Sea ; or

(c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

Article 5

Force Majeure

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

(2) In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Governments shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of force majeure.

Article 6

Determination of Tonnages

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

Article 7

Issue of Certificate

(1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.

(2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

Article 8

Issue of Certificate by another Government

(1) A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, determine the gross and net tonnages of a ship and issue or authorize the issue of an International Tonnage Certificate (1969) to the ship in accordance with the present Convention.

(2) A copy of the certificate and a copy of the calculations of the tonnages shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same validity and receive the same recognition as a certificate issued under Article 7.

(4) No International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government.

Article 9

Form of Certificate

(1) The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

(2) The form of the certificate shall correspond to that of the model given in Annex II.

Article 10

Cancellation of Certificate

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

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

(2) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (3) of this Article.

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

Article 11

Acceptance of Certificate

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

Article 12

Inspection

(1) A ship flying the flag of State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Governments, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying.

(a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and

(b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

(3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

Article 13

Privileges

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

Article 14

Prior Treaties, Conventions and Arrangements

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to tonnage matters at present in force between Governments Parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards;

(a) ships to which the present Convention does not apply, and

(b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

Article 15

Communication of Information

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit the Organization.

(a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;

(b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and

(c) a list of non - governmental agencies which are authorized to act in their behalf in matters relating to tonnages for circulation to the Contracting Governments.

Article 16

Signature, Acceptance and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature for six months from 23 June 1969, and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the Convention by :

(a) signature without reservation as to acceptance;

(b) signature subject to acceptance followed by acceptance or

(c) accession.

(2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization. The Organization shall inform all Governments which have signed the present Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit. The Organization shall also inform all Governments which have already signed the Convention of any signature effected during the six months from 23 June 1969.

Article 17

Coming into Force

(1) The present Convention shall come into force twenty-four months after the date on which not less than twenty-five Governments of States the combined merchant fleets of which constitute not less than sixty-five per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with Article 16. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

(2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention during the twenty-four months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date for deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.

(3) For Government which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

(4) After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under subparagraph (b) of paragraph (2) of Article 18 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 18

Amendments

(1) The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article.

(2) Amendment by unanimous acceptance ;

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.

(b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within twenty - four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

(3) Amendment after consideration in the Organization :

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Conven-

tion will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub paragraph (c) of this paragraph and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments.

(e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph (2) or (4) of this Article.

(4) Amendment by a conference :

(a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments.

The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph (a) of this paragraph may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph, and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

(5) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which may come into

force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.

(6) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by the deposit of an instrument with the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article 19

Denunciation

(1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(2) Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such denunciation received and of the date of its receipt.

(3) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Organization.

Article 20

Territories

(1) (a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory or take such measures as may be appropriate in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

(b) The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

(2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

(3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article 21

Deposit and Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

(2) As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 22 Languages

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

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

For the Government of the Argentine Republic

A. von der BECKE

N. NOZIGLIA

RAUL A. BIEULE

For the Government of the Commonwealth of Australia

D.C.L. WILLIAMS

For the Government of the Kingdom of Belgium

R. VANCRAEYNST

L. VANDEVEL

Ph. de GERLACHE

A. VAN BOMMEL

R.A.E. Op de BEECK

For the Government of the Federative Republic of Brazil

RUBEM JOSE RODRIGUES de MATTOS

HELICIO TAVARES PIRES

ELBERT DENYS PEREIRA

For the Government of the People's Republic of Bulgaria

P. DOINOV

N. HALACHEV

For the Government of the Federal Republic of Cameroon

P. BILOA TANG

For the Government of Canada

R. R. MAGGILLIVRAY

For the Government of the Republic of China

FUSUNG CHU

YU SHANG LI

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic

F. NOVY

For the Government of the Kingdom of Denmark

ERH. ASSENS

For the Government of the Federal Republic of Germany

ERNST TENNSTEDT

For the Government of the Republic of Finland

ARVO KARJALAINEN

PHER S. GRUNER

For the Government of the French Republic

YVES ROCQUEMONT

J. P. DARAM

E. TAILLART

For the Government of the Republic of Ghana

Y. K. QUARTEY

For the Government of the Kingdom of Greece

E. FOTIADIS

I. CONTOGEOORGIS

J. DIMITRACOPOULOS

For the Government of the Republic of Iceland

HJALMAR R. BARDARSON

For the Government of the Republic of India

Y.S. KASBEKAR

B.K. GUPTA

V.B. VERMA

CAPT. Z.Z. KABRAJI

S. BANNERJEE

For the Government of the Republic of Indonesia

J.A. LOLOING

For the Government of Ireland

S. O'SULLIVAN

R. RODGERS

For the Government of the State of Israel

P. MUENCH

P. MILCH

For the Government of the Italian Republic

GIUSEPPE SARCHIOLA

ROLANDO CALDERINI

For the Government of Japan

MITSUO SATO

SEITARO KOJIMA

HIROMI ITO

YOSHIYUKI DOI

SHOZO OKADA

MASAYOSHI NISHIOKA

KIYOSHI TAKASHIRO

For the Government of the Republic of Korea

EI WHAN PAI

KIM KWANG YOON

For the Government of the State of Kuwait

A.R. MULLA HUSSEIN

For the Government of the Republic of Liberia

J.D. LAWRENCE

HENRY N. CONWAY Jr.

T.A. SIMPSON

L. BECKWITH

L.J. BRINTON

For the Government of the Malagasy Republic

C. RABENORO

For the Government of the United Mexican States

A. GONZALEZ DE LEON

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

H.R. de JONG

P. OVERGAAUW

For the Government of New Zealand

H.D.M. JONES

For the Government of the Federal Republic of Nigeria

N.S. ADVANI

D. SINCLAIR

E.A. OLAYINKA

For the Government of the Kingdom of Norway

NEUBERTH WIE

PER CHRISTIANSEN

AAGE BOTHNER

TH. TORVIK

For the Government of Pakistan

M.A. HAROON

K.M. HUSSAIN

M.M.R. KARIM

For the Government of the Republic of Peru

FRANCISCO VAINSTEIN

For the Government of the Republic of the Philippines

L. GANTIOQUI

BRIGIDO R. MUNCAL
MARIA LUISA VILLAMIN

For the Government of the Polish People's Republic
M. FILA

W. MILEWSKI

For the Government of the Portuguese Republic
S. SERAFIM GUERREIRO

CARLOS TEIXEIRA da MOTTA

For the Government of the Republic of South Africa
C.S. RUSSELL

For the Government of the Spanish State

EL MARQUES de SANTA CRUZ

F. REBOLLO

For the Government of the Kingdom of Sweden

LENNART BORG

PER ERIKSSON

For the Government of the Swiss Confederation

R. KELLER

F. MUHEIM

A. LUSSI

For the Government of the Union of Soviet Socialist
Republics

A.S. KOLESNICHENCO

V. DUBCHAK

E.M. PRIVALOV

N. GLUKHOV

S. FILLIPOVICH

V. KRASSIUK

For the Government of the United Arab Republic

ZAKARIA EL SADR

Y.A. OMAR

AHMED OSMAN

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

R.F. PROSSER

W.J. MADIGAN

D.R. MURRAY SMITH

E. WILSON

F.B. BOLTON

F.A. EVERARD

JOHN A.H. LEES

For the Government of the United States of America

CHARLES P. MURPHY

E.J. ROLAND

R.T. CUNNINGHAM

CHARLES I. BEVANS

PHILLIPS S. STITT

ROBERT C. KRACK

H.G. LYONS

EUGENE M. KELLY

For the Government of the Republic of Venezuela

J.M. ZAMBRANO E.

For the Government of the Republic of Viet-Nam

D.Q. HONG

For the Government of the Socialist Federal Republic
of Yugoslavia

I. COLOVIC

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

ANNEX I REGULATIONS FOR DETERMINING GROSS AND NET TONNAGES OF SHIPS

Regulation 1 General

(1) The tonnage of a ship shall consist of gross tonnage
and net tonnage.

(2) The gross tonnage and the net tonnage shall be
determined in accordance with the provisions of these
Regulations.

(3) The gross tonnage and the net tonnage of novel
types of craft whose constructional features are such
as to render the application of the provisions of these
Regulations unreasonable or impracticable shall be
as determined by the Administration. Where the tonna-
ge is so determined, the Administration shall communi-
cate to the Organization details of the method used
for that purpose, for circulation to the Contracting
Governments for their information.

Regulation 2

Definitions of Terms used in the Annexes

(1) Upper Deck.

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

(2) Moulded Depth.

(a) The moulded depth is the vertical distance mea-
sured from the top of the keel to the underside of the
upper deck at side. In wood and composite ships the
distance is measured from the lower edge of the keel
rabbet. Where the form at the lower part of the
midship section is of a hollow character, or where thick
garboards are fitted, the distance is measured from the
point where the line of the flat of the bottom continued
inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded
depth shall be measured to the point of intersection
of the moulded lines of the deck and side shall plating,
the lines extending as though the gunwales were of
angular design.

(c) Where the upper deck is stepped and the raised
part of the deck extends over the point at which the
moulded depth is to be determined, the moulded depth
shall be measured to a line of reference extending from
the lower part of the deck along a line parallel with
the raised part.

(3) Breadth.

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

(4) Enclosed Spaces.

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

(5) Excluded Spaces.

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

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

(a) (i) A space within an erection opposite an end opening extending from deck to deck except for a curtain plate of a depth not exceeding by more than 25 millimetres (one inch) the depth of the adjoining deck beams, such opening having a breadth equal to or greater than 90 per cent of the breadth of the deck at the line of the opening of the space. This provision shall be applied so as to exclude from the enclosed spaces only the space between the actual end opening and a line drawn parallel to the line or face of the opening at a distance from the opening equal to one half of the width of the deck at the line of the opening (Figure 1 in Appendix 1).

(a) (ii) Should the width of the space because of any arrangement except by convergence of the outside plating, become less than 90 per cent of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwartships width of the space becomes equal to, or less than, 90 per cent of the breadth of the deck shall be excluded from the volume of enclosed spaces (Figures 2,3 and 4 in Appendix 1).

(a) (iii) Where an interval which is completely open except for bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-paragraphs (a) (i) and/or (a) (ii), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than the least half breadth of the deck in way of the separation (Figures 5 and 6 in Appendix 1).

(b) A space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connexion on the exposed sides with the body of the ship than the stanchions necessary for its support. In such a space, open rails or a bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the ship's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the space, whichever is the greater (Figure 7 in Appendix 1).

(c) A space in a side-to-side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the erection whichever is the greater. If the opening in such an erection is provided on one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed spaces shall be limited inboard from the opening to a maximum of one-half of the breadth of the deck in way of the opening (Figure 8 in Appendix 1).

(d) A space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (Figure 9 in Appendix 1).

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

(6) Passenger

A Passenger is every person other than:

- (a) the master and the members of the crew or other

persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship;

and

- (b) a child under one year of age.

(7) Cargo Spaces

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

(8) Weathertight

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

Regulation 3

Gross Tonnage

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

$$GT = K_1 V$$

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

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

Regulation 4

Net Tonnage

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

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

in which formula :

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

(b) the term $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ shall not be taken as, less than 0.25 GT; and

(c) NT shall not be taken as less than 0.30 GT, and in which :

V_c = total volume of cargo spaces in cubic metres,
 $K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} \frac{V_c}{GT + 10,000}$ (or as tabulated in Appendix 2)

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

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

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

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

N_2 = number of other passengers.

$N_1 + N_2$ = total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate; when $N_1 + N_2$ is less than 13, N_1 and N_2 shall be taken as zero,

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

(2) The moulded draught (d) referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be one of the following draughts :

(a) for ships to which the International Convention on Load Lines in force applies, the draught corresponding to the Summer Load Line (other than timber load lines) assigned in accordance with that Convention;

(b) for passenger ships, the draught corresponding to the deepest sub-division load line assigned in accordance with that Convention.

dance with the International Convention for the Safety of Life at Sea in force or other international agreement where applicable;

(c) for ships to which the International Convention on Load Lines does not apply but which have been assigned a load line in compliance with national requirements, the draught corresponding to the summer load line so assigned;

(d) for ships to which no load line has been assigned but the draught of which is restricted in compliance with national requirements, the maximum permitted draught;

(e) for other ships, 75 per cent of the moulded depth amidships as defined in Regulation 2(2).

Regulation 5

Change of Net Tonnage

(1) When the characteristics of a ship, such as V, Vc, d, N₁ or N₂ as defined in Regulations 3 and 4, are altered and where such an alteration results in an increase in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, the net tonnage of the ship corresponding to the new characteristics shall be determined and shall be applied without delay.

(2) A ship to which load lines referred to in subparagraphs (2) (a) and (2) (b) of Regulation 4 are concurrently assigned shall be given only one net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4 and that tonnage shall be the tonnage applicable to the appropriate assigned load line for the trade in which the ship is engaged.

(3) When the characteristics of a ship such as V, Vc, d, N₁ or N₂ as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alternation results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulations 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply:

(a) if the ship is transferred to the flag of another State, or

(b) If the ship undergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a super structure which requires an alteration of the assigned load line, or

(c) to passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade.

Regulation 6

Calculation of Volumes

(1) All volumes included in the calculation of gross and net tonnages shall be measured, irrespective of the fitting of insulation or the like, to the inner side of the shell of structural boundary plating in ships constructed of metal, and to the outer surface of the shell or to the inner side of structural boundary surfaces in ships constructed of any other material.

(2) Volumes of appendages shall be included in the total volume

(3) Volumes of spaces open to the sea may be excluded from the total volume.

Regulation 7

Measurement and Calculation

(1) All measurement used in the calculation of volumes shall be taken to the nearest centimetre or one-twentieth of a foot.

(2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.

(3) The calculation shall be sufficiently detailed to permit easy checking.

ANNEX II CERTIFICATE

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969) (Official seal)

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

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

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

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

MAIN DIMENSIONS

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

THE TONNAGES OF THE, SHIP ARE :

GROSS TONNAGE
NET TONNAGE

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

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

.....
(signature of official issuing the certificate)

and/or
(seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added :
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate

.....
(Signature)

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

APPENDIX 1

Figures referred to in Regulation 2 (5)

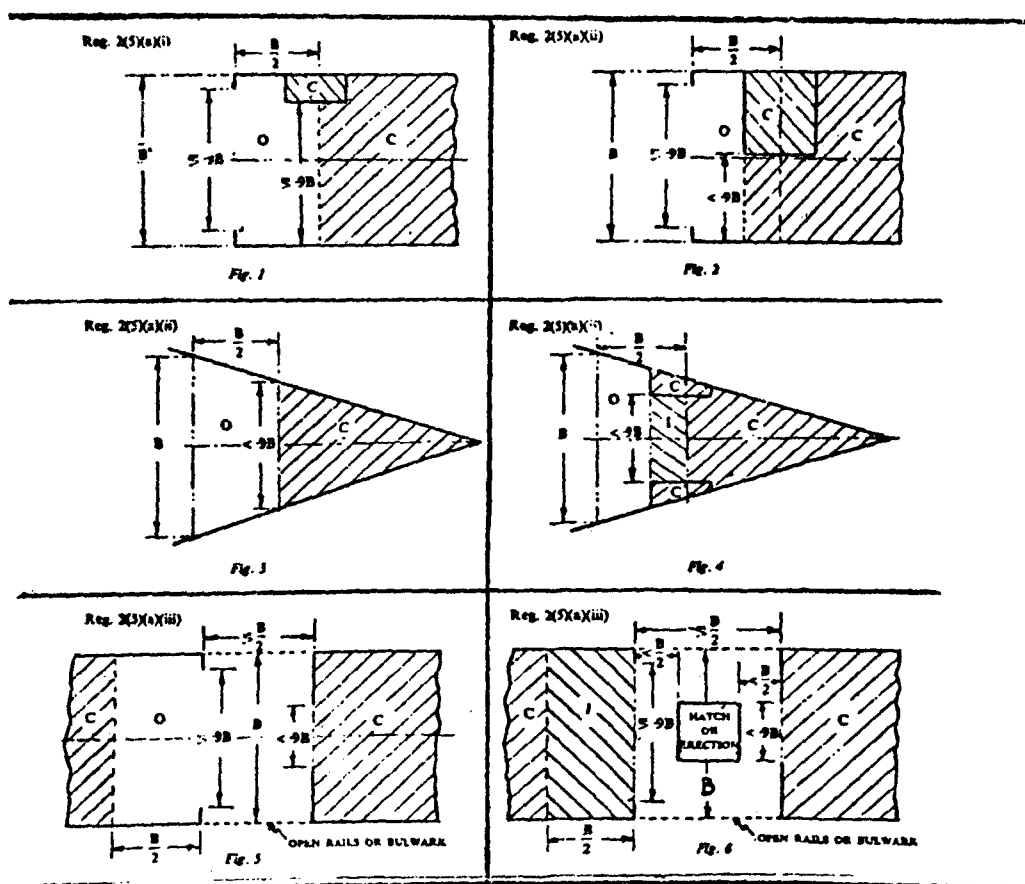
In the following figures: O = excluded space

C = enclosed space

I = space to be considered as an enclosed space.
 Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

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

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



Reg. 25(b)

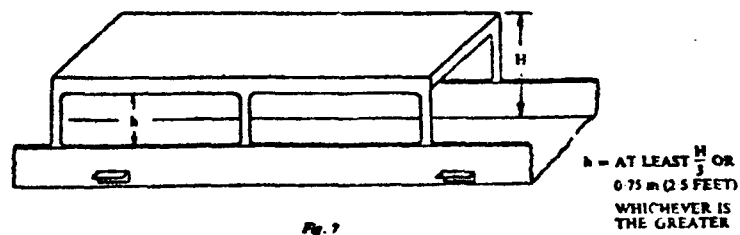


Fig. 7

Reg. 25(c)

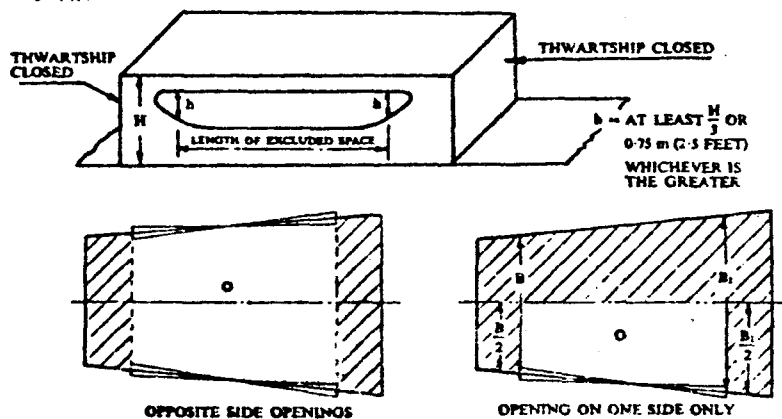


Fig. 8

Reg. 25(d)

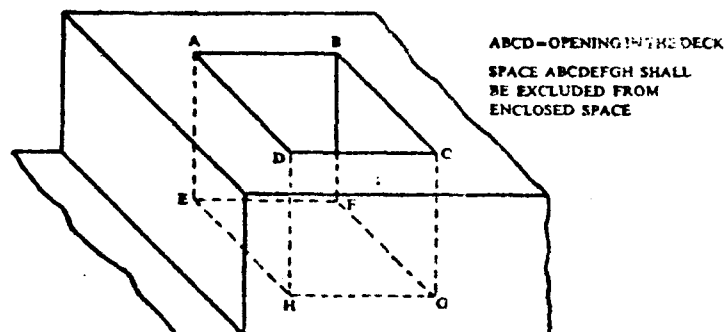


Fig. 9

Reg. 2(3)(c)

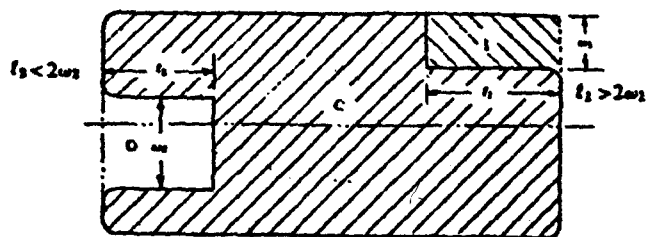


Fig. 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

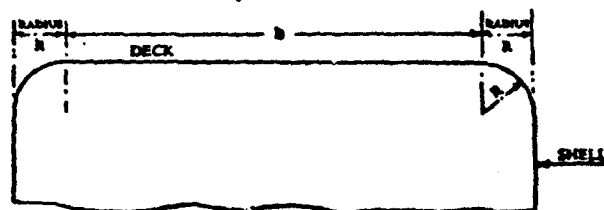


Fig. 11

APPENDIX 2

COEFFICIENTS K_1 AND K_2 REFERRED TO IN REGULATIONS 3 AND 4 (1)

V or Vc = Volume in cubic metres

V or Vc	K1 or K2	V or Vc	K1 or K2	V or Vc	K1 or K2	V or Vc	K1 or K2
10	02200	45.000	02931	330.000	03104	670.000	03165
20	02260	50.000	02940	340.000	03106	680.000	03166
30	02295	55.000	02948	350.000	03109	690.000	03168
40	02320	60.000	02956	360.000	03111	700.000	03169
50	02340	65.000	02963	370.000	03114	710.000	03170
60	02356	70.000	02969	380.000	03116	720.000	03171
70	02369	75.000	02975	390.000	03118	730.000	03173
80	02381	80.000	02981	400.000	03120	740.000	03174
90	02391	85.000	02986	410.000	03123	750.000	03175
100	02400	90.000	02991	420.000	03125	760.000	03176
200	02460	95.000	02996	430.000	03127	770.000	03177
300	02495	100.000	03000	440.000	03129	780.000	03178
400	02520	110.000	03008	450.000	03131	790.000	03180
500	02540	120.000	03016	460.000	03133	800.000	03181
600	02556	130.000	03023	470.000	03134	810.000	03182
700	02569	140.000	03029	480.000	03136	820.000	03183
800	02581	150.000	03035	490.000	03138	830.000	03184
900	02591	160.000	03041	500.000	03140	840.000	03185
1.000	02600	170.000	03046	510.000	03142	850.000	03186
2.000	02660	180.000	03051	520.000	03143	860.000	03187
3.000	02695	190.000	03056	530.000	03145	870.000	03188
4.000	02720	200.000	03060	540.000	03146	880.000	03189
5.000	02740	210.000	03064	550.000	03148	890.000	03190
6.000	02756	220.000	03068	560.000	03150	900.000	03191
7.000	02769	230.000	03072	570.000	03151	910.000	03192
8.000	02781	240.000	03076	580.000	03153	920.000	03193
9.000	02791	250.000	03080	590.000	03154	930.000	03194
10.000	02800	260.000	03083	600.000	03156	940.000	03195
15.000	02835	270.000	03086	610.000	03157	950.000	03196
20.000	02860	280.000	03089	620.000	03158	960.000	03196
25.000	02880	290.000	03092	630.000	03160	970.000	03197
30.000	02895	300.000	03095	640.000	03161	980.000	03198
35.000	02909	310.000	03098	650.000	03163	990.000	03199
40.000	02920	320.000	03101	660.000	03164	1.000.000	03200

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

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 1969

Οί Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις,

Έπιθυμώντας να καθιερώσουν ομοιόμορφες αρχές και κανόνες σχετικά με τον καθορισμό της χωρητικότητας των πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες.

Θεωρώντας ότι ο σκοπός αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλλίτερα με την κατάρτιση μίας Σύμβασης.

Συμφώνησαν τα ακόλουθα :

Άρθρο 1.

Γενική Έπιχρέωση από τη Σύμβαση.

Οί Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις αναλαμβάνουν να θέσουν σε ισχύ τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής και Παραρτημάτων της, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης αυτής. Όποιαδήποτε αναφορά στην παρούσα Σύμβαση αποτελεί ταυτόχρονα αναφορά στα Παραρτήματα.

Άρθρο 2.

Όρισμοί.

Για το σκοπό αυτής της Σύμβασης εκτός αν υπάρχει ρητή διαφορετική πρόβλεψη :

(1) «Κανονισμοί» σημαίνει τους Κανονισμούς που είναι προσαρτημένοι στην παρούσα Σύμβαση,

(2) «Αρχή» σημαίνει την Κυβέρνηση του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο,

(3) «διεθνές ταξίδι» σημαίνει θαλάσσιο ταξίδι από μία χώρα στην οποία εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, προς ένα λιμάνι εκτός της χώρας αυτής ή αντίστροφα. Για το σκοπό αυτόν, κάθε επίκρητα, για τις διεθνείς σχέσεις της οποίας είναι υπεύθυνη μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση ή για την οποία τα Έθνη είναι ή διοικούσα αρχή, θεωρείται σαν χωριστή χώρα,

(4) «Όλικη χωρητικότητα» σημαίνει το αποτέλεσμα της μέτρησης ολόκληρου του μεγέθους ενός πλοίου που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής,

(5) «καθαρή χωρητικότητα» σημαίνει το αποτέλεσμα της μέτρησης της ωφέλιμης χωρητικότητας ενός πλοίου που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής,

(6) « νέο πλοίο » σημαίνει ένα πλοίο του οποίου η τρόπιδα τοποθετήθηκε ή το οποίο βρίσκεται σε παραπλήσιο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η παρούσα Σύμβαση,

(7) «υπάρχον πλοίο» σημαίνει πλοίο το οποίο δεν είναι νέο,

(8) «μῆκος» σημαίνει τα 96 εκατοστά του ολικού μήκους πάνω σε μια ίσαλο γραμμή στα 85 εκατοστά του ελάχιστου πλευρικού ύψους (κοίλου) που μετρίεται από την άνω όψη της τρόπιδας ή το μήκος από την προωρία όψη της στείρας μέχρι τον άξονα του κορμού του πηδαλίου πάνω σ' αυτή την ίσαλο γραμμή αν αυτό είναι μεγαλύτερο.

Σε πλοία που σχεδιάστηκαν με κλίση της τρόπιδας ή ίσαλος γραμμή πάνω στην οποία μετρίεται το μήκος αυτό θα είναι παράλληλη με την ίσαλο γραμμή που έχει σχεδιαστεί.

(9) «Όργανισμός» σημαίνει το Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Όργανισμό.

Άρθρο 3.

Εφαρμογή.

(1) Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στα ακόλουθα πλοία, τα οποία πραγματοποιούν διεθνείς πλόες :

(α) πλοία νηολογμένα σε χώρες οι Κυβερνήσεις των οποίων είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις,

(β) πλοία νηολογμένα σε επικράτειες στις οποίες η παρούσα Σύμβαση επεκτείνεται σύμφωνα με το Άρθρο 20, και

(γ) πλοία που δεν είναι νηολογμένα αλλά φέρουν τη σημαία ενός Κράτους ή Κυβέρνηση του οποίου είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.

(2) Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε :

(α) νέα πλοία,

(β) υπάρχοντα πλοία στα οποία έχουν γίνει μετατροπές ή μετασκευές τις οποίες η Αρχή θεωρεί ότι αποτελούν ουσιαστική μεταβολή στην υφιστάμενη ολική χωρητικότητα,

(γ) υπάρχοντα πλοία, έφ' όσον ο πλοιοκτήτης το επιθυμεί, και

(δ) όλα τα υπάρχοντα πλοία δώδεκα χρόνια μετά την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η Σύμβαση με την προϋπόθεση ότι τα πλοία αυτά εκτός από τα αναφερόμενα στις περιπτώσεις β και γ αυτής της παραγράφου, θα διατηρούν τις υφιστάμενες τότε χωρητικότητές τους για το σκοπό της εφαρμογής σε αυτά των σχετικών απαιτήσεων που απορρέουν από ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις.

(3) Υπάρχοντα πλοία στα οποία έχει εφαρμοστεί η παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (2) αυτού του Άρθρου δεν θα υπόκεινται εκ των υστέρων στον καθορισμό της χωρητικότητάς τους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις τις οποίες η Αρχή εφαρμόζει σε πλοία που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες πριν από την έναρξη ισχύος της Σύμβασης αυτής.

Άρθρο 4.

Έξαιρέσεις.

(1) Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε :

(α) πολεμικά πλοία, και

(β) πλοία μήκους μικρότερου από 24 μέτρα (79 πόδια).

(2) Καμία διάταξη της Σύμβασης αυτής δεν εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία ταξιδεύουν αποκλειστικά :

(α) στις Μεγάλες Λίμνες της Βόρειας Αμερικής και στον ποταμό του Αγίου Λαυρέντιου προς ανατολάς μέσα σε μία ρομβοειδή γραμμή που σύρεται από το CAP DES ROSSIERS μέχρι το WEST POINT τη νήσο ANTICOSTI και στη βόρεια πλευρά της νήσου ANTICOSTI στο μεσημβρινό του μήκους 63° Δ,

(β) στην Κασπία θάλασσα, ή

(γ) στον ποταμό PLATE PARANA και URUGUAY προς ανατολάς μέσα σε μία ρομβοειδή γραμμή που σύρεται μεταξύ PUNTA RASA (Ακρωτήριο SAN ANTONIO) Αργεντινής και PUNTA DEL ESTE, Ούρουγουας.

Άρθρο 5.

Ανωτέρα βία.

(1) Πλοίο το οποίο δεν υπόκειται στις διατάξεις της Σύμβασης αυτής κατά το χρόνο απόπλου του για οποιοδήποτε ταξίδι δεν θα υπόκειται στις διατάξεις αυτές εξ αιτίας οποιασδήποτε παρέκκλισης από το προγραμματισμένο ταξίδι του λόγω κακοκαιρίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανωτέρας βίας.

(2) Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης αυτής οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα εξετάζουν με την ανάλογη προσοχή οποιαδήποτε παρέκκλιση ή καθυστέρηση που έγινε σε οποιοδήποτε πλοίο λόγω κακοκαιρίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανωτέρας βίας.

Άρθρο 6.

Καθορισμός χωρητικότητας.

Ο καθορισμός της ολικής και καθαρής χωρητικότητας γίνεται από την Αρχή, η οποία μπορεί όμως να αναθέτει τον καθορισμό αυτόν είτε σε άτομα είτε σε Όργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτή. Σε κάθε περίπτωση η αρμόδια Αρχή θα αποδέχεται ολόκληρη την ευθύνη για τον καθορισμό της ολικής και καθαρής χωρητικότητας.

"Αρθρο 7.

"Έκδοση πιστοποιητικού.

(1) Για κάθε πλοίο του οποίου η όλική και καθαρή χωρητικότητα έχει καθοριστεί σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση θα εκδίδεται ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969).

(2) Το Πιστοποιητικό αυτό θα εκδίδεται από την 'Αρχή ή οποιοδήποτε άτομο ή 'Οργανισμό που θα έχει εξουσιοδοτηθεί από αυτή. Σε κάθε περίπτωση η 'Αρχή θα αναλαμβάνει ολόκληρη την ευθύνη για το Πιστοποιητικό.

"Αρθρο 8.

"Έκδοση Πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση.

(1) Μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση μπορεί ύστερα από αίτηση μίας άλλης Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, να καθορίζει την όλική και καθαρή χωρητικότητα ενός Πλοίου και να εκδίδει ή εξουσιοδοτεί την έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969) για το πλοίο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

(2) 'Αντίγραφο του Πιστοποιητικού και αντίγραφο από τους υπολογισμούς των χωρητικότητων θα στέλνονται το ταχύτερο δυνατό στην Κυβέρνηση που ζήτησε την καταμέτρηση.

(3) 'Οποιοδήποτε Πιστοποιητικό εκδίδεται μ' αυτόν τον τρόπο θα περιέχει δήλωση προς απόδειξη ότι έχει εκδοθεί ύστερα από αίτηση της Κυβέρνησης του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει ή θα φέρει το πλοίο και θα έχει την ίδια ισχύ και θα αναγνωρίζεται σαν ένα Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με το "Αρθρο 7.

(4) Δεν θα εκδίδεται Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969) σε πλοίο που φέρει τη σημαία ενός Κράτους, ή Κυβέρνηση του οποίου δεν είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.

"Αρθρο 9.

Μορφή του Πιστοποιητικού.

(1) Το Πιστοποιητικό θα εκδίδεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες της χώρας που το εκδίδει. "Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι ούτε η 'Αγγλική ούτε η Γαλλική το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

(2) Η μορφή του πιστοποιητικού θα ανταποκρίνεται σε εκείνη του πρότυπου που περιέχεται στο Παράρτημα II.

"Αρθρο 10.

"Ακύρωση Πιστοποιητικού.

(1) Με την επιφύλαξη εφαρμογής των εξαιρέσεων που προβλέπονται στους Κανονισμούς ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969) παύει να ισχύει και ακυρώνεται από την 'Αρχή εάν έχουν γίνει μετατροπές στη διάταξη, κατασκευή, δγκο, χρησιμοποίηση των χώρων, όλικό αριθμό έπιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρει το πλοίο με βάση το πιστοποιητικό έπιβατών του, στην καθορισμένη γραμμή φορτώσεως ή το βύθισμα του πλοίου το οποίο επιτρέπεται που θα καθιστούσε αναγκαία μία αύξηση στην όλική ή καθαρή χωρητικότητα.

(2) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε για ένα πλοίο από μια 'Αρχή παύει να ισχύει όταν γίνει ή μεταφορά του πλοίου αυτού στη σημαία άλλου Κράτους, με εξαίρεση την περίπτωση που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος 'Αρθρου.

(3) "Όταν γίνει ή μεταφορά ενός πλοίου στη σημαία άλλου Κράτους, ή Κυβέρνηση του οποίου είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση το Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969) παραμένει σε ισχύ για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τους τρεις μήνες ή μέχρις ότου η 'Αρχή εκδώσει άλλο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969) για την αντικατάστασή του, οποιαδήποτε από τις περιπτώσεις αυτές πραγματοποιηθεί νωρίτερα. 'Η Συμβαλλόμενη

Κυβέρνηση του Κράτους του οποίου τη σημαία έφερε το πλοίο μέχρι τότε, θα στείλει στην 'Αρχή αντίγραφο του πιστοποιητικού που είχε το πλοίο κατά το χρόνο της αλλαγής καθώς και αντίγραφο με τους σχετικούς υπολογισμούς χωρητικότητας, το συντομότερο δυνατό μετά την αλλαγή της σημαίας.

"Αρθρο 11.

"Αποδοχή του Πιστοποιητικού.

Το Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με εξουσιοδότηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση είναι αποδεκτό από τις άλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις και για όλους τους σκοπούς που καλύπτονται από την παρούσα Σύμβαση και θεωρείται ότι έχει την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από αυτές.

"Αρθρο 12.

"Επιθεώρηση.

(1) Πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία ενός Κράτους, ή Κυβέρνηση του οποίου είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, θα υπόκειται, όταν βρίσκεται στα λιμάνια άλλων Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, σε επιθεώρηση από αξιωματούς που είναι εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους. 'Η επιθεώρηση αυτή θα περιορίζεται στη διαπίστωση :

(α) ότι το πλοίο είναι έφοδιασμένο με έγκυρο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969), και

(β) ότι τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου ανταποκρίνονται προς τα στοιχεία που αναγράφονται στο Πιστοποιητικό.

(2) 'Η πραγματοποίηση αυτής της επιθεώρησης σε καμία περίπτωση δεν θα προκαλεί οποιαδήποτε καθυστέρηση στο πλοίο.

(3) 'Εάν κατά την επιθεώρηση αποκαλυφθεί ότι τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου διαφέρουν από εκείνα τα οποία έχουν αναγραφεί στο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969), έτσι ώστε να οδηγούν στην αύξηση της όλικής και καθαρής χωρητικότητας, θα ενημερώνεται χωρίς καθυστέρηση η Κυβέρνηση του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

"Αρθρο 13.

Προνόμια.

Τα Προνόμια της Σύμβασης αυτής δεν μπορεί να τα απαιτήσει προς όφελός του κανένα πλοίο, εκτός αν έχει έγκυρο πιστοποιητικό σύμφωνα με τη Σύμβαση.

"Αρθρο 14.

Προηγούμενες Συνθήκες, Συμβάσεις και Διευθετήσεις.

(1) "Όλες οι άλλες συνθήκες, συμβάσεις και συμφωνίες που αναφέρονται στα θέματα χωρητικότητας, που ισχύουν κατά την περίοδο αυτή μεταξύ Κυβερνήσεων Μελών στην παρούσα Σύμβαση, θα συνεχίσουν να έχουν πλήρη και τέλεια ισχύ κατά τη διάρκεια της χρονικής ισχύος της για :

(α) πλοία στα οποία δεν εφαρμόζεται ή παρούσα Σύμβαση, και

(β) πλοία στα οποία εφαρμόζεται ή παρούσα Σύμβαση σε σχέση με θέματα για τα οποία αυτή δεν προβλέπει κατά τρόπο ρητό.

(2) Σε περίπτωση ωστόσο, κατά την οποία αυτές οι συνθήκες, συμβάσεις ή συμφωνίες έρχονται σε σύγκρουση με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής, οι διατάξεις της Σύμβασης αυτής θα υπερισχύουν.

"Αρθρο 15.

Κοινοποίηση πληροφοριών.

Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις αναλαμβάνουν να κοινοποιούν και να καταθέτουν στον 'Οργανισμό :

(α) έπαρκή αριθμό υποδειγμάτων των πιστοποιητικών τους, που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής, για να γνωστοποιηθούν στις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις,

(β) τὸ κείμενο τῶν νόμων, διαταγῶν, διαταγμάτων, κανονισμῶν καὶ ἄλλων ὀργάνων πού θά ἔχουν δημοσιευθεῖ πάνω στή διάφορα θέματα στή πλαίσια τῆς Σύμβασής αὐτῆς, καὶ (γ) κατάλογο μὴ κυβερνητικῶν ὀργάνων τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐξουσιοδοτηθεῖ νὰ ἐνεργοῦν γιὰ λογαριασμὸ τους σὲ θέματα πού ἀναφέρονται στὴ χωρητικότητά, γιὰ νὰ γνωστοποιηθοῦν στὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις.

Ἄρθρο 16.

Ὑπογραφή, Ἀποδοχή καὶ Προσχώρηση.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση θά παραμείνῃ ἀνοικτὴ γιὰ ὑπογραφή ἐπὶ ἑξὶ μῆνες ἀπὸ τὴν 23ῃ Ἰουνίου 1969, καὶ στή συνέχεια θά παραμείνῃ ἀνοικτὴ γιὰ προσχώρηση. Οἱ Κυβερνήσεις Κρατῶν-μελῶν τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, ἡ ὁποῖοι σὲ ἀποδοχὴ ἀπὸ τοὺς ἐξειδικευμένους Ὄργανισμοὺς ἢ ὁ Διεθνὴς Ὄργανισμὸς Ἀτομικῆς Ἐνέργειας, ἢ μέλη στὸ Καταστατικὸ τοῦ Διεθνοῦς Δικαστηρίου, μποροῦν νὰ γίνουν Μέλη στὴ Σύμβαση :

- (α) μὲ ὑπογραφή χωρὶς ἐπιφύλαξη γιὰ τὴν ἀποδοχή,
- (β) μὲ ὑπογραφή πού ὑπὸκειται σὲ ἀποδοχὴ καὶ ἀκολουθεῖται ἀπὸ ἀποδοχὴ, ἢ
- (γ) μὲ προσχώρηση.

(2) Ἡ ἀποδοχὴ ἢ ἡ προσχώρηση θά πραγματοποιεῖται μὲ τὴν κατάθεση ἐνὸς ὀργάνου ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης στὸν Ὄργανισμὸ. Ὁ Ὄργανισμὸς θά πληροφορεῖ ὅλες τὶς Κυβερνήσεις, πού ἔχουν ὑπογράψῃ τὴν παρούσα Σύμβαση ἢ προσχώρησαν σ' αὐτή, γιὰ κάθε νέα ἀποδοχὴ ἢ προσχώρηση καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία τῆς κατάθεσής της. Ὁ Ὄργανισμὸς θά πληροφορεῖ ὅλες τὶς Κυβερνήσεις, πού ἔχουν ἤδη ὑπογράψῃ τὴ Σύμβαση, γιὰ ὁποιαδήποτε ὑπογραφή ἢ ὁποῖα πραγματοποιήθηκε κατὰ τὴ διάρκεια τῶν ἑξὶ μηνῶν ἀπὸ τὴν 23ῃ Ἰουνίου 1969.

Ἄρθρο 17.

Ἐναρξὴ ἰσχύος.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση θά τεθεῖ σὲ ἰσχύ εἴκοσι τέσσερις μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία τοῦλάχιστο εἴκοσι πέντε Κυβερνήσεις Κρατῶν, τῶν ὁποίων τὸ σύνολο τῶν στόλων ἀποτελεῖ τοῦλάχιστον ἑξήντα πέντε ἑκατοστὰ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, θά ἔχουν ὑπογράψῃ χωρὶς ἐπιφύλαξη γιὰ τὴν ἀποδοχὴ ἢ θά ἔχουν καταθέσει ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης σύμφωνα μὲ τὸ Ἄρθρο 16. Ὁ Ὄργανισμὸς θά πληροφορήσῃ ὅλες τὶς Κυβερνήσεις πού ἔχουν ὑπογράψῃ ἢ προσχωρήσῃ στὴν παρούσα Σύμβαση γιὰ τὴν ἡμερομηνία πού θά ἀρχίσει νὰ ἰσχύει αὐτή.

(2) Γιὰ τὶς Κυβερνήσεις πού ἔχουν καταθέσει ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης στὴν παρούσα Σύμβαση κατὰ τὴ διάρκεια τῶν εἴκοσι τεσσάρων μηνῶν πού ἀναφέρονται στὴν παράγραφο (1) τοῦ Ἀρθροῦ αὐτοῦ, ἡ ἀποδοχὴ ἢ ἡ προσχώρηση θά γίνῃ μὲ τὴν ἑναρξὴ ἰσχύος τῆς Σύμβασής αὐτῆς ἢ τρεῖς μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατάθεσής τοῦ ὀργάνου ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης, ὁποιαδήποτε ἀπὸ τὶς ἡμερομηνίες αὐτές εἶναι μεταγενέστερη.

(3) Γιὰ τὶς Κυβερνήσεις πού ἔχουν καταθέσει ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης στὴν παρούσα Σύμβαση μετὰ τὴν ἡμερομηνία πού θά γίνῃ ἑναρξὴ τῆς ἰσχύος της, ἡ Σύμβαση θά ἀρχίσει νὰ ἰσχύει τρεῖς μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατάθεσής αὐτοῦ τοῦ ὀργάνου.

(4) Ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία πού θά ἔχουν ολοκληρωθεῖ ὅλα τὰ μέτρα πού ἀπαιτοῦνται γιὰ νὰ τεθεῖ σὲ ἰσχύ μὴ τροποποίησις τῆς Σύμβασής αὐτῆς ἢ θεωρεῖται ὅτι ἔχουν κατατεθεῖ ὅλες οἱ ἀναγκαῖες ἀποδοχῆς σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαραγράφο (β) τῆς παραγράφου (2) τοῦ Ἀρθροῦ 18 ὅταν πρόκειται γιὰ περίπτωση τροποποίησης μὲ ὁμόφωνη ἀποδοχὴ, ὁποιοδήποτε ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης ἔχει κατατεθεῖ θά θεωρεῖται ὅτι ἀναφέρεται στὴ Σύμβαση ὅπως ἔχει τροποποιηθεῖ.

Ἄρθρο 18.

Τροποποιήσεις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση μπορεῖ νὰ τροποποιηθεῖ μὲ πρό-

ταση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης μὲ ὁποιαδήποτε ἀπὸ τὶς διαδικασίες πού περιγράφονται στὸ Ἄρθρο αὐτό.

(2) Τροποποίηση μὲ ὁμόφωνη ἀποδοχὴ :

(α) Μὲ αἴτηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, ὁποιαδήποτε τροποποίησις στὴν παρούσα Σύμβαση πού ἔχει προταθεῖ ἀπ' αὐτή, θά κοινοποιηθεῖ ἀπὸ τὸν Ὄργανισμὸ πρὸς ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ μελέτη πρὸς τὸ σκοπὸ τῆς ὁμόφωνης ἀποδοχῆς.

(β) Ὅποιαδήποτε τροποποίησις τέτοιας μορφῆς, θά ἀρχίσει νὰ ἰσχύει δώδεκα μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία ἀποδοχῆς της ἀπ' ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, ἐκτὸς ἐὰν συμφωνηθεῖ μία προγενέστερη ἡμερομηνία. Μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνησις πού δὲν ἀνακοινῶναι στὸν Ὄργανισμὸ τὴν ἀποδοχὴ ἢ ἀπόρριψη αὐτῆς τῆς τροποποίησης, μέσα σὲ εἴκοσι τέσσερις μῆνες ἀπὸ τὴν πρώτη κοινοποίησις πρὸς αὐτὴν ἀπὸ τὸν Ὄργανισμὸ, θά θεωρεῖται ὅτι ἔχει ἀποδεχθεῖ τὴν τροποποίησις.

(3) Τροποποίηση μετὰ ἀπὸ ἐξέτασις στὸν Ὄργανισμὸ :

(α) Ὑστερα ἀπὸ αἴτηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, ὁποιαδήποτε τροποποίησις στὴν παρούσα Σύμβαση ἔχει προταθεῖ ἀπ' αὐτή ἐξετάζεται ἀπὸ τὸν Ὄργανισμὸ. Ἐὰν υἱοθετηθεῖ ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες πού ἔχουν τὸ δικαίωμα ψήφου στὴν Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας τοῦ Ὄργανισμοῦ, θά κοινοποιεῖται σὲ ὅλα τὰ Μέλη τοῦ Ὄργανισμοῦ καὶ σ' ὅλες τὶς συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ἑξὶ τοῦλάχιστον μῆνες πρὶν ἀπὸ τὴν ἐξέτασίς της ἀπὸ τὴ Συνέλευσις τοῦ Ὄργανισμοῦ.

(β) Ἐὰν υἱοθετηθεῖ ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες πού ἔχουν δικαίωμα ψήφου στὴν Συνέλευσις ἢ τροποποίησις θά κοινοποιεῖται ἀπὸ τὸν Ὄργανισμὸ σὲ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ ἀποδοχὴ ἀπ' αὐτές.

(γ) Ἡ τροποποίησις αὐτὴ θά ἀρχίσει νὰ ἰσχύει δώδεκα μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία ἀποδοχῆς της ἀπὸ τὰ δύο τρίτα τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων. Ἡ τροποποίησις θά ἀρχίσει νὰ ἰσχύει γιὰ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, ἐκτὸς ἐὰν αὐτές πρὶν γίνῃ ἡ ἑναρξὴ τῆς ἰσχύος θά προβοῦν στὴ δήλωσις ὅτι δὲν ἀποδέχονται τὴν τροποποίησις.

(δ) Ἡ Συνέλευσις μὲ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες πού ἔχουν δικαίωμα ψήφου, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν Κυβερνήσεων πού ἀντιπροσωπεύονται στὴν Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας, πού εἶναι παρόντες καὶ ἔχουν δικαίωμα ψήφου στὴ Συνέλευσις, μπορεῖ νὰ προτείνει τὴ λήψην ἀπόφασις κατὰ τὸ χρόνον υἱοθέτησις μίας τροποποίησης, ὅτι ἡ τροποποίησις αὐτὴ εἶναι τόσο σπουδαίας φύσεως, ὥστε ὁποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνησις, πού προβαίνει σὲ δήλωσις σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαραγράφο (γ) τῆς παραγράφου αὐτῆς καὶ δὲν ἀποδέχεται τὴν τροποποίησις, μέσα σὲ περίοδον δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τὴν ἑναρξὴ ἰσχύος της, θά παύει νὰ εἶναι μέλος στὴν παρούσα Σύμβαση ὅταν λήξῃ ἡ περίοδος αὐτή. Ἡ ἀπόφασις αὐτὴ θά ὑπὸκειται στὴν προηγούμενη ἀποδοχὴ ἀπὸ τὰ δύο τρίτα τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων.

(ε) Καμιὰ διάταξις αὐτῆς τῆς παραγράφου δὲν ἐμποδίζει τὴ Συμβαλλόμενη Κυβέρνησις, ἡ ὁποία πρώτη ἐπρότεινε ἐνέργεια σύμφωνα μὲ τὴν παράγραφο αὐτὴ γιὰ μίαν τροποποίησις στὴν παρούσα Σύμβαση, ἀπὸ τὸ νὰ προβεῖ σὲ ὁποιοδήποτε χρόνον σὲ ὁποία ἐναλλακτικὴ ἐνέργεια, θεωρεῖ ἐπιθυμητὴ σύμφωνα μὲ τὶς παραγράφους (2) ἢ (4) τοῦ Ἀρθροῦ αὐτοῦ.

(4) Τροποποίησις ἀπὸ Διάσκεψιν.

(α) Ὑστερα ἀπὸ αἴτηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ἐφόσον συμφωνεῖ τοῦλάχιστον τὸ ἕνα τρίτον ἀπὸ τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, θά συγκαλεῖται διάσκεψιν τῶν Κυβερνήσεων ἀπὸ τὸν Ὄργανισμὸ γιὰ νὰ ἐξετάσει τροποποιήσεις στὴν παρούσα Σύμβαση.

(β) Κάθε τροποποίησις πού θά υἱοθετηθεῖ ἀπὸ αὐτὴ τὴ διάσκεψιν, ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις πού εἶναι παρόντες καὶ ἔχουν δικαίωμα ψήφου, θά κοινοποιεῖται σὲ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ ἀποδοχὴ ἀπὸ αὐτές.

(γ) Αυτή η τροποποίηση θα αρχίσει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής της από τα δύο τρίτα των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων. Η τροποποίηση θα αρχίσει να ισχύει για όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, εκτός από αυτές οι οποίες πριν γίνει η έναρξη ισχύος της, θα προβούν στην δήλωση ότι δεν αποδέχονται την τροποποίηση.

(δ) Με πλειοψηφία των δύο τρίτων από τους παρόντες που έχουν δικαίωμα ψήφου, μία διάσκεψη που θα συγκαλεῖται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) αυτής της παραγράφου μπορεί να καθορίσει τον χρόνο υιοθέτησης της τροποποίησης ότι η τροποποίηση αυτή έχει τόσο μεγάλη σπουδαιότητα ώστε οποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, προβαίνει σε δήλωση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ) αυτής της παραγράφου και δεν αποδέχεται την τροποποίηση μέσα σε περίοδο δώδεκα μηνών μετά την έναρξη ισχύος της, παύει να αποτελεί μέλος στην παρούσα Σύμβαση όταν λήξει η περίοδος αυτή.

(5) Ο 'Οργανισμός θα πληροφορεί όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις για τις τροποποιήσεις που είναι δυνατό να αρχίσουν να ισχύουν σύμφωνα με το άρθρο αυτό, καθώς και για την ημερομηνία κατά τη οποία θα αρχίσει να ισχύει κάθε τέτοια τροποποίηση.

(6) Οποιαδήποτε αποδοχή ή δήλωση σύμφωνα με το άρθρο αυτό, θα γίνεται με την κατάθεση ενός όργανου στον 'Οργανισμό, ο οποίος θα πληροφορεί όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις για τη λήψη της αποδοχής ή δήλωσης.

"Άρθρο 19.

Καταγγελία.

(1) Η παρούσα Σύμβαση μπορεί να καταγγελθεί από οποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση σε οποιοδήποτε χρόνο μετά την πάροδο πέντε ετών από την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η Σύμβαση για την Κυβέρνηση αυτή.

(2) Η καταγγελία θα πραγματοποιείται με την κατάθεση ενός όργανου στον 'Οργανισμό, ο οποίος θα πληροφορεί όλες τις άλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις για οποιαδήποτε τέτοια καταγγελία έλαβε και για την ημερομηνία που την έπληρε.

(3) Μία καταγγελία θα αρχίσει να ισχύει ένα έτος μετά τη λήψη από τον 'Οργανισμό ή στη μεταγενέστερη περίοδο που είναι δυνατό να καθορίζεται στο όργανο καταγγελίας.

"Άρθρο 20.

'Επικράτειες.

(1) (α) Σε περιπτώσεις στις οποίες τα 'Ηνωμένα Έθνη είναι ή διοικούσα Αρχή για μία επικράτεια, ή κάποια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση είναι υπεύθυνη για τις διεθνείς σχέσεις μίας επικράτειας, θα διαβουλευονται το συντομότερο δυνατό με την επικράτεια αυτή ή θα παίρνουν τα κατάλληλα μέτρα με σκοπό την επέκταση της Σύμβασης αυτής στην επικράτεια αυτή, ή μπορούν σε οποιοδήποτε χρόνο να δηλώσουν στον 'Οργανισμό με έγγραφη δήλωση ότι η παρούσα Σύμβαση θα επεκταθεί στην επικράτεια αυτή.

(β) Από την ημερομηνία που θα ληφθεί ή ειδοποίηση, ή από την οποιαδήποτε ημερομηνία καθορίζεται στην ειδοποίηση ή παρούσα Σύμβαση θα επεκτείνεται στην επικράτεια που αναφέρεται στην ειδοποίηση αυτή.

(2) (α) Τα 'Ηνωμένα Έθνη, ή οποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, κατέθεσαν δήλωση σύμφωνα με την υποπαράγραφο α) της παραγράφου (1) αυτού του άρθρου, σε οποιοδήποτε χρόνο μετά την έκδοση της περίοδου των πέντε ετών από την ημερομηνία αυτή της επέκτασης της Σύμβασης σε οποιαδήποτε επικράτεια, μπορούν με γραπτή ειδοποίηση προς τον 'Οργανισμό να δηλώσουν ότι η παρούσα Σύμβαση θα επεκτείνεται σ' αυτή την επικράτεια, που αναφέρεται στην ειδοποίηση.

(β) Η παρούσα Σύμβαση θα πάψει να επεκτείνεται στην επικράτεια, που αναφέρεται στην ειδοποίηση αυτή, ένα έτος μετά την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης από τον

'Οργανισμό ή στη μεταγενέστερη περίοδο που είναι δυνατό να καθορίζεται στην ειδοποίηση αυτή.

(3) Ο 'Οργανισμός θα πληροφορεί όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις για την επέκταση της Σύμβασης αυτής προς οποιαδήποτε επικράτεια σύμφωνα με την παράγραφο (1) αυτού του άρθρου, και για τη λήξη οποιασδήποτε τέτοιας επέκτασης σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2), και θα καθορίζει σε κάθε περίπτωση την ημερομηνία από την οποία η παρούσα Σύμβαση έχει πάψει ή θα πάψει να επεκτείνεται κατ' αυτόν τον τρόπο.

"Άρθρο 21.

Κατάθεση και καταχώριση.

(1) Η παρούσα Σύμβαση θα κατατεθεί στον 'Οργανισμό και ο Γενικός Γραμματέας του 'Οργανισμού θα στείλει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα της προς όλες τις Κυβερνήσεις που υπέγραψαν και προς όλες τις Κυβερνήσεις, που προσχωρούν στην παρούσα Σύμβαση.

(2) Αμέσως με την έναρξη της ισχύος της Σύμβασης αυτής το κείμενο θα σταλεί από το Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού προς τη Γραμματεία των 'Ηνωμένων Έθνών προς καταχώριση και δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 102 του Χάρτη των 'Ηνωμένων Έθνών.

"Άρθρο 22.

Γλώσσες.

Η παρούσα Σύμβαση έγινε σε ένα απλό αντίγραφο στην 'Αγγλική και Γαλλική γλώσσα, τα δύο κείμενα των οποίων είναι αυθεντικά. Επίσημες μεταφράσεις στη Ρωσική και 'Ισπανική γλώσσα θα ετοιμαστούν και θα κατατεθούν μαζί με το υπογεγραμμένο πρωτότυπο.

Σε πίστωση του οποίου οι υπογεγραμμένοι που είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους για το σκοπό αυτόν υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της 'Αργεντινής

A. von der BECKE

N. NOZIGLIA

RAUL A. BIEULE

Για την Κυβέρνηση της Αυστραλίας

D.C.L. WILLIAMS

Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου

R. VANCRAEYNST

L. VAN DEVEL

Ph. de GERLACHE

A. VAN BOMMEL

R. A. E. Op. de BEECK

Για την Κυβέρνηση της 'Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας

RUBEM JOSE RODRIGUES de MATTOS

HELICIO TAV TAVARES PIRES

ELBERT DENTS PEREIRA

Για την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Βουλγαρίας

P. DOINOV

N. HALACHEV

Για την Κυβέρνηση της 'Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας του Καμερούν

P. BILLOA TANG

Για την Κυβέρνηση του Καναδά

R. R. MACGILLIVRAI

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κίνας

FUSUNG CHU

YU SHANG LI

Για την Κυβέρνηση της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Τσεχοσλοβακίας

F. NOVY

- Για την Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας
ERH ASSENS
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας
ERNST TENNSTEDT
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας
ARVO KARJALAINEN
PEHR S. GRUNER
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Γαλλίας
YVES ROCQUEMONT
J. P. DARAM
E. TAILLART
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Γκάνα
Y. K. QUARTEY
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδας
E. FOTIADIS
I. CONTOGEORGIS
J. DIMITRACOPOULOS
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας
HJALMAR R. BARDARSON
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδίας
Y. S. KASBEKAR
B. K. GUPTA
V. B. VERMA
CAPT Z. Z. KABRAJI
S. BANNERJEE
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδονησίας
J. A. LOLONG
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ἱρλανδίας
S. O'SULLIVAN
R. RODGERS
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραὴλ
P. MUENCH
P. MILCH
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰταλίας
GIUSEPPE SARCHOIOLA
ROLANDO CALDERINI
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ἰαπωνίας
MITSUO SATO
SEITARO KOJIMA
HIROMI ITO
YOSHIYUKI DOI
SHOZO OKADA
MASAYOSHI NISHIOKA
KIYOSHI TAKASHIRO
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας
EI WHAN PAI
KIM KWANG YOON
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Κουβέιτ
A. R. MOULLA HUSSEIN
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας
J. D. LAWRENCE
HENRY N. CONWAY Jr.
T. A. SIMPSON
L. BECKWITH
L. J. BRINTON
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Μαλαισίας
C. RABENORO
- Για την Κυβέρνηση τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικὸ
A. GONZALEZ DE LEON
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Ὀλλανδίας
H. R. DE JONG
P. OVERGAAUW
- Για την Κυβέρνηση τῆς Νέας Ζηλανδίας
H. D. M. JONES
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ὁμονπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Νιγηρίας
N. S. ADVANI
D. SINCLAIR
E. A. OLAYINKA
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας
NEUBERTH WIE
PER CHRISTIANSEN
AAGE BOTHNER
TH. TORVIK
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Πακιστάν
M. A. HAROON
K. M. HUSSAIN
M. M. R. KARIM
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περού
FRANCISCO VAINSTEIN
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων
L. GANTIOQUI
BRIGIDO R. MUNCAL
MARIA LUISA VILLAMIN
- Για την Κυβέρνηση τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας
M. FILA
W. MILEWSKI
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας
S. SERAFIM GUERREIRO
CARLOS TEIXEIRA DA MOTTA
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Νοτίας Ἀφρικῆς
C.S. RUSSEL
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ἰσπανίας
EL MARQUES DE SANTA CRUZ
F. REBOLLO
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας
LENNART BORG
PER ERIKSSON
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ἑλβετίας
KELLER
F. MUHEIM
A. LUSSI
- Για την Κυβέρνηση τῆς Ἐνώσεως Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
A.S. KOLESNICHENKO
V. BUBCHAK
E. M. PRIVALOV
N. GLUKHOV
S. FILLIPOVICH
V. KRASSIUK
- Για την Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἠνωμένων Ἀραβικῶν Κρατῶν
ZAKARIA EL SADR
Y. A. OMAR
AHMED OSMAN
- Για την Κυβέρνηση τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βόρειας Ἱρλανδίας
R. F. PROSSER
W. J. MADIGAN
D. R. MURRAY SMITH
E. WILSON
F. B. BOLTON
F. A. EVERARD
JOHN A. H. LEES
- Για την Κυβέρνηση τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς
CHARLES P. MURPHY
E. J. ROLAND
R. T. CUNNINGHAM
CHARLES I. BEVANS

PHILLIPS S. STITT
ROBERT C. KRACK
H. G. LYONS
EUGENE M. KELLY

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βενεζουέλας
J. M. ZAMBRANO E.

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας του Βιετνάμ
D. Q. HONG

Για την Κυβέρνηση της Σοσιαλιστικής 'Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας
I. COLOVIC

ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ σήμερα την είκοστή τρίτη 'Ιουνίου 1969.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1. Γενικά.

(1) 'Η χωρητικότητα του πλοίου αποτελείται από την όλική και την καθαρή χωρητικότητα.

(2) 'Η όλική και καθαρή χωρητικότητα καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών αυτών.

(3) 'Η όλική και η καθαρή χωρητικότητα καινοφανών τύπων σκαφών, των οποίων τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια ώστε να καθιστούν την εφαρμογή των διατάξεων των κανονισμών αυτών παράλογη ή άνεφάρμοστη, θα καθορίζονται από την 'Αρχή. Όταν η χωρητικότητα καθορίζεται μ' αυτόν τον τρόπο, η 'Αρχή θα γνωστοποιεί στον 'Οργανισμό τις λεπτομέρειες της μεθόδου που χρησιμοποιήθηκε για το σκοπό αυτόν, για να κοινοποιηθούν στις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις προς ενημέρωσή τους.

Κανονισμός 2.

'Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα.

(1) 'Ανώτερο κατάστρωμα.

'Ανώτερο κατάστρωμα είναι το ανώτατο πλήρες κατάστρωμα που εκτίθεται στον καιρό και την θάλασσα το οποίο έχει μόνιμα καιροστεγή μέσα κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων του τμήματός του που εκτίθεται στον καιρό και κάτω από το οποίο όλα τα πλευρικά ανοίγματα του πλοίου είναι εξοπλισμένα με μόνιμα ύδατοστεγή μέσα κλεισίματος. Σε πλοίο που έχει το ανώτερο κατάστρωμα μερικά υπερυψωμένο, η κατώτερη γραμμή του καταστρώματος που εκτίθεται στον καιρό και την θάλασσα και η συνέχεια αυτής της γραμμής παράλληλα προς το επάνω μέρος του καταστρώματος λαμβάνεται σαν το ανώτερο κατάστρωμα.

(2) Κοίλο (MOULDED DEPTH).

(α) Κοίλο είναι η κάθετη απόσταση ή όποια μετρίεται από την επάνω όψη της τρόπιδας μέχρι την κάτω όψη του ανώτερου καταστρώματος στην πλευρά του πλοίου. Στα ξύλινα και τα μικτής κατασκευής πλοία η απόσταση μετρίεται από την κατώτερη άκμή της έγκοπής της τρόπιδας όπου προσαρμύζονται οι επιγκενίδες. Όταν το σχήμα στο κατώτερο μέρος της μέσης τομής είναι κοίλο, ή όταν υπάρχουν όγκωδη έσωτρώπια, ή απόσταση μετρίεται από το σημείο όπου η γραμμή του επιπέδου του πυθμένα συνεχιζόμενη έσωτερικά τέμνει την πλευρά της τρόπιδας.

(β) Σε πλοία που έχουν καμπύλη σύνδεση πλευράς και καταστρώματος (ROUNDED GUNWALE), το κοίλο μετρίεται στο σημείο όπου η προέκταση της έσωτερικής όψης του καταστρώματος τέμνει την προέκταση των έλασμάτων του περιβλήματος, ως εάν η σύνδεση να σχηματίζει γωνία.

(γ) Όπου το ανώτερο κατάστρωμα είναι μερικά υπερυψωμένο και το άνωψωμένο τμήμα του καταστρώματος εκτείνεται πάνω από το σημείο, στο οποίο προσδιορίζεται το κοίλο, τότε αυτό μετρίεται πάνω στη νοητή προέκταση του κατώτερου τμήματος του καταστρώματος που θεωρείται παράλληλη προς το υπερυψωμένο τμήμα του καταστρώματος.

(3) Πλάτος.

Το Πλάτος είναι το μέγιστο πλάτος του πλοίου και μετρίεται στο μέσο του πλοίου και στην έξωτερική όψη των νομιένων σε πλοία με μεταλλικό περίβλημα και στην έξωτερική επιφάνεια του σκάφους σε πλοία που είναι κατασκευασμένα από οποιοδήποτε άλλο υλικό.

(4) Κλειστοί χώροι.

Κλειστοί χώροι θεωρούνται όλοι εκείνοι οι χώροι που περιβάλλονται από τα περιβλήματα του σκάφους από μόνιμα ή κινητά χωρίσματα ή φρακτές από καταστρώματα ή καλύμματα εκτός από τις μόνιμες ή κινητές τέντες σκιάσεως. Υπερυψωμένα τμήματα καταστρώματος, ανοίγματα στο περίβλημα του σκάφους ή το κατάστρωμα ή στα καλύμματα χώρων ή στα χωρίσματα και τις φρακτές χώρων ή η έλλειψη χωρισμάτων ή φρακτών δεν αποκλείουν το χαρακτηρισμό ενός χώρου ως κλειστού.

(5) 'Εξαιρούμενοι χώροι.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου (4) αυτού του κανονισμού, οι χώροι που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (α) μέχρι και (ε) της παραγράφου αυτής, καλούνται εξαιρούμενοι χώροι και δεν περιλαμβάνονται στον όγκο των κλειστών χώρων, εκτός αν πληρούν τουλάχιστον έναν από τους επόμενους τρεις όρους, όποτε θεωρούνται κλειστοί χώροι:

—'Ο χώρος είναι εφοδιασμένος με ράφια ή άλλα μέσα για τη διασφάλιση του φορτίου ή των εφοδίων,
—τα ανοίγματα είναι εφοδιασμένα με οποιοδήποτε μέσο κλεισίματος.

—ή κατασκευή δίνει την δυνατότητα να κλείνουν αυτά τα ανοίγματα:

(α) (i) Χώρος μέσα σε υπερκατασκευή που βρίσκεται απέναντι από άκραιο άνοιγμα το οποίο εκτείνεται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα, ή έστω και με μεταλλικό υπέρθυρο, το οποίο το βάθος δεν υπερβίνει περισσότερο από τα 25 χιλιοστά (μιά ίντσα) το βάθος των παρακείμενων ζυγών του καταστρώματος, έφ' όσον το άνοιγμα τούτο έχει πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο από τα 90 εκατοστά του πλάτους του καταστρώματος στην γραμμή του ανοίγματος του χώρου. Η διάταξη αυτή θα εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να εξαιρείται από τους κλειστούς χώρους, μόνο ο χώρος μεταξύ του πραγματικού έγκάρσιου ανοίγματος και μιας γραμμής που σύρεται παράλληλα προς την γραμμή ή την όψη του ανοίγματος σε απόσταση από το άνοιγμα ίση με το μισό του πλάτους του καταστρώματος στη γραμμή του ανοίγματος (βλέπε σχήμα I στο προσάρτημα I).

(α) (ii) Αν το πλάτος του χώρου εξαιτίας οποιασδήποτε διατάξεως, εκτός της περίπτωσης σύγκλισης των έξωτερικών έλασμάτων, γίνεται μικρότερο των 90 εκατοστών του πλάτους του καταστρώματος, θα εξαιρεθεί από τον όγκο των κλειστών χώρων μόνον ο χώρος μεταξύ της γραμμής του ανοίγματος και μιας παράλληλης γραμμής που σύρεται στο σημείο όπου το έγκάρσιο πλάτος του χώρου γίνεται ίσο ή μικρότερο από 90 εκατοστά του πλάτους του καταστρώματος (σχέδια 2, 3 και 4 στο προσάρτημα I).

(α) (iii) Όπου ένα τελείως ανοικτό μεσοδιάστημα, έστω και αν υπάρχουν όρύφακτα ή ανοικτά κιγκλιδώματα, χωρίζει δύο οποιοσδήποτε χώρους, ή εξαίρεση του ενός ή και των δύο χώρων επιτρέπεται, σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (α) (1) και / ή (α) (ii). Αυτή η εξαίρεση δεν εφαρμόζεται αν η απόσταση μεταξύ των δύο χώρων είναι μικρότερη από το ελάχιστο μισό πλάτος του καταστρώματος στο τμήμα του μεσοδιαστήματος (σχέδια 5 και 6 στο προσάρτημα I).

(β) Χώρος κάτω από ένα σκέπαστρο καταστρώματος που είναι ανοικτός στη θάλασσα και τον καιρό και δεν έχει άλλη σύνδεση στις εκτεθειμένες πλευρές με το σώμα του πλοίου, εκτός από τους απαραίτητους όρθοστάτες για τη στήριξη του. Σ' έναν τέτοιο χώρο είναι δυνατό να τοποθετηθούν ανοικτά κιγκλιδώματα ή δρύφακτα και μεταλλικό υπέρθυρο ή όρθοστάτες στην πλευρά του πλοίου, με την προϋπόθεση ότι η απόσταση μεταξύ της πάνω όψης των κιγκλιδωμάτων ή του δρύφακτου και του μεταλλικού υπέρθυρου, δεν είναι μικρότερη

των 0,75 μέτρων (2,5 πόδες) ή του ενός τρίτου του ύψους του χώρου, οποιοδήποτε από αυτά είναι μεγαλύτερο (σχήμα 7 στο προσάρτημα Ι).

(γ) Χώρος εντός υπερκατασκευής που εκτείνεται από πλευρά σε πλευρά, που βρίσκεται μεταξύ αντιμέτωπων πλευρικών ανοιγμάτων ύψους όχι μικρότερου των 0,75 μέτρων (2,5 πόδων) ή του ενός τρίτου του ύψους της υπερκατασκευής, οποιοδήποτε απ' αυτά είναι το μεγαλύτερο. "Αν σε μία τέτοια υπερκατασκευή το άνοιγμα βρίσκεται μόνο στη μία πλευρά, ο χώρος ο οποίος θα εξαιρεθεί από τον όγκο των κλειστών χώρων θα περιοριστεί εσωτερικά από το άνοιγμα μέχρι, κατά το μέγιστο, το μισό του πλάτους του καταστρώματος στην περιοχή του ανοίγματος (σχήμα 8 στο προσάρτημα Ι).

(δ) Χώρος εντός υπερκατασκευής που βρίσκεται άμεσα κάτω από ένα ακόλυπτο άνοιγμα του υπερκείμενου καταστρώματος, με την προϋπόθεση ότι αυτό το άνοιγμα είναι εκτεθειμένο στον καιρό και ο χώρος που εξαιρείται από τους κλειστούς χώρους περιορίζεται στην επιφάνεια του ανοίγματος (σχήμα 9 στο προσάρτημα Ι).

(ε) Έσοχη στην άκρεια φρακτή ενός υπερκατασκευάσματος, που είναι εκτεθειμένη στον καιρό και που το άνοιγμά της εκτείνεται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα χωρίς μέσα κλεισίματος, με την προϋπόθεση ότι το εσωτερικό πλάτος δεν είναι μεγαλύτερο από το πλάτος στην είσοδο και ή έκτασή της μέσα στην υπερκατασκευή δεν είναι μεγαλύτερη από το διπλάσιο του πλάτους της εισόδου της (σχήμα 10 στο προσάρτημα Ι).

(6) Έπιβάτης

Έπιβάτης είναι κάθε άτομο εκτός :

(α) από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα πάνω στο πλοίο για τις εργασίες του πλοίου αυτού και

(β) από παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους.

(7) Χώρος φορτίου

Χώροι φορτίου που συμπεριλαμβάνονται στον υπολογισμό της καθαρής χωρητικότητας είναι οι κλειστοί χώροι που προορίζονται για τη μεταφορά φορτίου το οποίο πρόκειται να εκφορτωθεί από το πλοίο, με την προϋπόθεση ότι οι χώροι αυτοί έχουν περιληφθεί στον υπολογισμό της όλικης χωρητικότητας. Τέτοιοι χώροι φορτίου θα πιστοποιούνται με μόνιμη σήμανση με τα γράμματα «C.C.» (CARGO COMPARTMENT) τα οποία θα είναι τοποθετημένα έτσι ώστε να είναι ευδιάκριτα και να μη έχουν ύψος μικρότερο από 100 χιλιοστόμετρα (4 ίντσες)

(8) Στεγανός

Στεγανός σημαίνει ότι με οποιοσδήποτε συνθήκες θάλασσας δεν θα εισδύσει νερό στο πλοίο.

Κανονισμός 3.

Όλικη χωρητικότητα.

Η όλικη χωρητικότητα (GT) του πλοίου θα προσδιορίζεται από τον ακόλουθο τύπο :

$$GT = K_1 V$$

όπου : V = Όλικος όγκος όλων των κλειστών χώρων του πλοίου σε κυβικά μέτρα,
 $K_1 = 0.2 + 0.02 \log 10V$ (ή όπως στον πίνακα του προσαρτήματος 2).

Κανονισμός 4.

Καθαρή χωρητικότητα.

(1) Η καθαρή χωρητικότητα (NT) του πλοίου προσδιορίζεται από τον ακόλουθο τύπο :

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

στον οποίο :

(α) ο παράγων $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ δεν θα λαμβάνεται μεγαλύτερος από τη μονάδα

(β) ο όρος $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ δεν θα λαμβάνεται

μικρότερος από 0,25 GT και

(γ) το NT δεν θα λαμβάνεται μικρότερο από 0,30 GT, όπου :

V_c = όλικος όγκος των χώρων φορτίου σε κυβικά μέτρα
 $K_2 = 0.2 + 0.02 \log 10V_c$ (ή όπως στον πίνακα του προσαρτήματος 2),

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

D = κοίλο στο μέσο του πλοίου σε μέτρα όπως καθορίζεται στον κανονισμό 2(2),

d = βύθισμα γάστρας στο μέσο του πλοίου σε μέτρα όπως καθορίζεται στην παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού,

N_1 = αριθμός επιβατών σε θαλαμίσκους μέχρι και 8 κλινών,

N_2 = αριθμός λοιπών επιβατών,

$N_1 + N_2$ = συνολικός αριθμός επιβατών τους οποίους επιτρέπεται να μεταφέρει το πλοίο, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό επιβατών του πλοίου :
 Όταν $N_1 + N_2$ είναι μικρότερο του 13 τα N_1 και N_2 θα λαμβάνονται ως μηδέν,

GT = όλικη χωρητικότητα του πλοίου όπως έχει καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 3.

(2) Το βύθισμα (d) που αναφέρεται στην παράγραφο (ι) του κανονισμού αυτού θα είναι ένα από τα ακόλουθα βυθίσματα :

(α) Για πλοία στα οποία εφαρμόζεται ή εν ισχύι Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, το βύθισμα το οποίο αντιστοιχεί στη Γραμμή Φορτώσεως Θέρους (εκτός από τις γραμμές φορτώσεως ξυλείας) ή οποία έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με την Σύμβαση αυτή.

(β) Για έπιβατηγά πλοία, το βύθισμα το οποίο αντιστοιχεί στη μέγιστη έμφορτη ίσαλο ύψωση πλώρης που έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή με άλλη διεθνή συμφωνία, εφόσον εφαρμόζεται.

(γ) Για πλοία στα οποία δεν εφαρμόζεται ή Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως αλλά στα οποία έχει προσδιοριστεί γραμμή φορτώσεως σύμφωνα με Έθνικες απαιτήσεις, το βύθισμα το οποίο αντιστοιχεί στη γραμμή φορτώσεως του θέρους που προσδιορίστηκε με τον τρόπο αυτόν.

(δ) Για πλοία στα οποία δεν έχει προσδιοριστεί γραμμή φορτώσεως, αλλά το βύθισμα των οποίων είναι περιορισμένο σύμφωνα με εθνικές απαιτήσεις, το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα.

(ε) Για άλλα πλοία τα 75 εκατοστά του κοίλου στο μέσο του πλοίου όπως καθορίζεται στον κανονισμό 2(2).

Κανονισμός 5.

Μεταβολή της καθαρής χωρητικότητας.

(1) Όταν τα χαρακτηριστικά πλοίου, όπως V, V_c , D, N_1 ή N_2 , όπως καθορίζονται στους κανονισμούς 3 και 4, μεταβάλλονται και όπου ή μεταβολή αυτή έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της καθαρής του χωρητικότητας όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 4, ή καθαρή χωρητικότητα του πλοίου που αντιστοιχεί στα νέα χαρακτηριστικά θα καθοριστεί και θα εφαρμοστεί χωρίς καθυστέρηση.

(2) Πλοίο που φέρει μαζί και τις δυο γραμμές φορτώσεως των υποπαραγράφων (2) (α) και (2) (β) του Κανονισμού 4, θα έχει μόνο μία καθαρή χωρητικότητα που καθορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 4, και ή χωρητικότητα αυτή θα αντιστοιχεί στην

γραμμή φορτώσεως πού ισχύει για τὸ ταξίδι τὸ ὁποῖο ἐκτελεῖ.

(3) Ὅταν τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα πλοίου, ὅπως V, Vc, D, N₁, ἢ N₂ ὅπως καθορίζεται στοὺς κανονισμοὺς 3 καὶ 4, μεταβάλλονται ἢ δταν ἡ γραμμὴ φορτώσεως, ὅπως ἀναφέρεται στὴν παράγραφο (2) τοῦ Κανονισμοῦ αὐτοῦ, μεταβάλλεται ἐξ αἰτίας τῆς ἀλλαγῆς στὸ εἶδος τῆς ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ ὅπου τέτοια μεταβολὴ ἔχει σὰν ἀποτέλεσμα τὴ μείωση τῆς καθαρῆς του χωρητικότητας, ὅπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τὶς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ 4, δὲν θὰ ἐκδίδεται νέο Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ χωρητικότητας (1969) πού νὰ περιέχει τὴ νέα καθαρὴ χωρητικότητα πρὶν περάσουν 12 μῆνες ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ἐκδόσεως τοῦ ἰσχύοντος πιστοποιητικοῦ.

Προϋποτίθεται ὅτι αὐτὴ ἡ ἀπαιτήση δὲν θὰ ἐφαρμόζεται :

(α) Ἄν τὸ πλοῖο ἀλλάξει σημαία,

(β) Ἄν τὸ πλοῖο ὑποστῇ μεταβολὲς ἢ μετασκευὲς πού θεωροῦνται ἀπὸ τὴν Ἀρχὴ σὰν μεγάλης ἔκτασης, ὅπως ἡ ἀφαίρεση ὑπερκατασκευῆς πού ἀπαιτεῖ μεταβολὴ τῆς καθορισμένης γραμμῆς φορτώσεως ἢ

(γ) Σὲ ἐπιβατηγὰ πλοῖα πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴ μεταφορὰ μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν χωρὶς κλίνη σὲ εἰδικούς πλόες, ὅπως γιὰ παράδειγμα μεταφορὰ προσκυνητῶν.

Κανονισμός 6.

Ὑπολογισμὸς τῶν ὀγκων.

(1) Ὅλοι οἱ ὄγκοι οἱ ὁποῖοι ἔχουν περιληφθεῖ στὸν ὑπολογισμὸ τῆς ὀλικῆς καὶ καθαρῆς χωρητικότητας θὰ μετροῦνται, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπόψη ἡ τοποθέτηση μονώσεως ἢ παρόμοιου ὕλικου, μέχρι τὴν ἐσωτερικὴ πλευρὰ τοῦ περιβλήματος, ἢ τῶν ἀκραίων ἐλασμάτων κατασκευῆς σὲ πλοῖα κατασκευασμένα ἀπὸ μέταλλο καὶ τὴν ἐξωτερικὴ ἐπιφάνεια τοῦ περιβλήματος ἢ τῆς ἐσωτερικῆς πλευρᾶς τῶν ἀκραίων ἐπιφανειῶν κατασκευῆς σὲ πλοῖα κατασκευασμένα ἀπὸ ὁποιοδήποτε ἄλλο ὕλικό.

(2) Ὅγκοι πού προεξέρουν ἀπὸ τὴ γάστρα θὰ περιλαμβάνονται στὸν ὀλικὸ ὄγκο.

(3) Ὅγκοι χώρων ἀνοικτῶν στὴ θάλασσα μποροῦν νὰ ἐξαιρεθοῦν ἀπὸ τὸν ὀλικὸ ὄγκο.

Κανονισμός 7.

Μέτρηση καὶ Ὑπολογισμός.

(1) Ὅλες οἱ μετρήσεις γιὰ τὸν ὑπολογισμὸ τῶν ὀγκων θὰ παίρνονται κατὰ προσέγγιση ἐκατοστομέτρου ἢ εἰκοστοῦ τοῦ ποδιοῦ.

(2) Οἱ ὄγκοι θὰ ὑπολογίζονται μεθόδους γενικὰ παραδεκτὲς γιὰ τὸ συγκεκριμένο χῶρο καὶ με ἀκρίβεια ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὴν Ἀρχή.

(3) Ὁ ὑπολογισμὸς θὰ εἶναι ἀρκετὰ ἀναλυτικὸς ὥστε νὰ ἐπιτρέπει εὐκόλο ἐλεγχό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1969)

(Ἐπίσημη σφραγίδα)

Ἐκδίδεται σύμφωνα με τὶς διατάξεις τῆς Διεθνούς Σχέσης γιὰ τὴν Καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, 1969 κατ' ἐξουσιοδότηση τῆς Κυβέρνησης

... (πλήρης ἐπίσημη ὀνομασία τῆς χώρας) γιὰ τὴν ὁποία ἡ Σχέση ἄρχισε νὰ ἰσχύει τὴν ... 19... ἀπὸ ...

(πλήρης ἐπίσημη ὀνομασία τοῦ ἀρμοδίου ἀτόμου ἢ ὀργανισμοῦ, ἀναγνωρισμένου σύμφωνα με τὶς διατάξεις τῆς Διεθνούς Σχέσης γιὰ τὴν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, 1969).

Ὄνομα Πλοίου	Δ.Δ.Σ.	Λιμάνι/Νηολόγησης	*ἡμερομηνία

* Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία τοποθετήθηκε ἡ σφραγίδα ἢ τὸ πλοῖο ἦταν σὲ ἀνάλογα στάδιο κατασκευῆς [ἄρθρο 2 (6)] ἢ ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία τὸ πλοῖο ὑπέστη μετατροπὲς ἢ μετασκευὲς μεγάλης ἔκτασης [ἄρθρο 3 (2) (β)] ἀνάλογα με τὴν περίπτωσιν.

Μήκος [ἄρθρο 2 (8)]	Πλάτος [Κανονισμός 2(3)]	Κοίλο στὸ μέσο τοῦ πλοίου μέχρι τὸ ἀνώτερο κατά- στρωμα [Κανονισμός 2(2)]

Οἱ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕἶΝΑΙ: ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ... ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ...

Με τὸ παρὸν βεβαιῶται ὅτι οἱ ἀνωτέρω χωρητικότητες τοῦ πλοίου ἔχουν προσδιορισθεῖ σύμφωνα με τὶς διατάξεις τῆς Διεθνούς Σχέσης γιὰ τὴν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, 1969.

Ἐκδόθηκε τὴν ... (Τόπος ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ)

... 19...

(Ἡμερομηνία ἐκδόσεως)

(Ὑπογραφή ἀρμοδίου γιὰ τὴν ἐκδοσὴ τοῦ πιστοποιητικοῦ)
καὶ/ἢ

(σφραγίδα τῆς ἀρχῆς πού τὸ ἐξέδωσε)

Ὅταν ὑπογράφεται προστίθεται ἡ ἀκόλουθη παράγραφος:
Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλώνει ὅτι εἶμαι κατάλληλα ἐξουσιοδοτημένος ἀπὸ τὴν ἀναφερόμενη Κυβέρνηση γιὰ τὴν ἐκδοσὴ πιστοποιητικοῦ.

... (Ὑπογραφή)

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ			ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ		
Όνομασία χώρου	Θέση	Μήκος	Όνομασία χώρου	Θέση	Μήκος
Κάτω από το κατάστρωμα	—	—			
ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ (Κανονισμός 2 (5)) *Αστερίσκος (*) τίθεται σε εκείνους από τους ανωτέρω αναφερόμενους χώρους που περιλαμβάνουν συγχρόνως κλειστούς και εξαιρούμενους χώρους.			ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (Κανονισμός 4 (1)) *Αριθμός επιβατών σε θαλαμίσκους μέχρι και 8 κλινών *Αριθμός λοιπών επιβατών		
			ΒΥΘΙΣΜΑ (Κανονισμός 4 (2))		

*Ημερομηνία και τόπος αρχικής καταμέτρησης

*Ημερομηνία και τόπος τελευταίας (προηγούμενης) καταμέτρησης

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

Σχέδια αναφερόμενα στον Κανονισμό 2 (5)

Στα ακόλουθα σχέδια: O = εξαιρούμενοι χώροι

C = κλειστοί χώροι

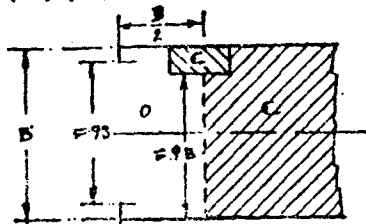
I = χώρος που θα θεωρηθεί σαν κλειστός.

Άνοιγματα σε τμήματα που θα περιλαμβάνονται στους κλειστούς χώρους.

B = πλάτος του καταστρώματος στην περιοχή του ανοίγματος.

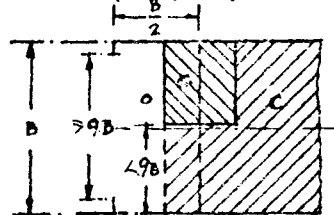
Σε πλοία με καμπύλη σύνδεση πλευράς και καταστρώματος το πλάτος μετρείται με τον τρόπο που φαίνεται στο σχέδιο II.

Καν. 2(5)(α)(i)



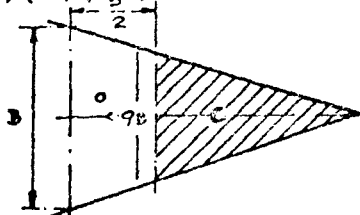
Σχέδ. 1

Καν. 2(5)(α)(ii)



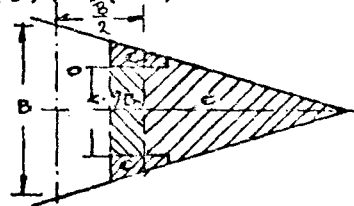
Σχέδ. 2

Καν. 2(5)(α)(iii)



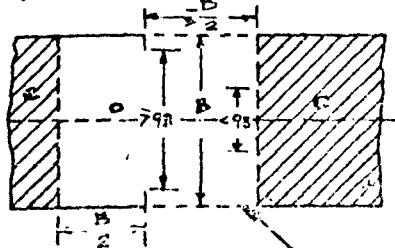
Σχέδ. 3

Καν. 2(5)(α)(iv)



Σχέδ. 4

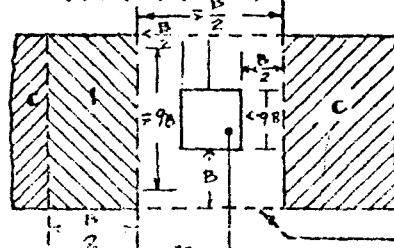
Καν. 2(5)(α)(v)



ΑΝΟΙΚΤΑ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ Η
ΔΡΥΦΑΚΤΑ

Σχέδ. 5

Καν. 2(5)(α)(vi)

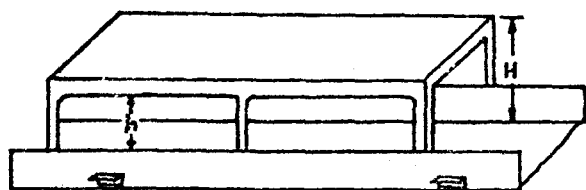


ΑΝΟΙΓΜΑ Η
ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΑΝΟΙΚΤΑ
ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ
Η
ΔΡΥΦΑΚΤΑ

Σχέδ. 6

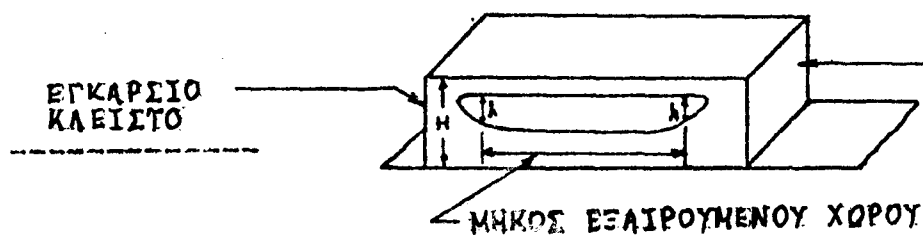
Καν. 2(5)(β)



$H = \text{ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ } \frac{H}{3} \text{ ή } 0,75\mu (2,5 \text{ πδδία})$
ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ.

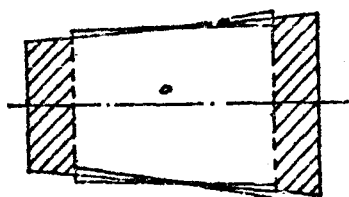
Σχ.δ. 7

Καν. 2(5)(γ)

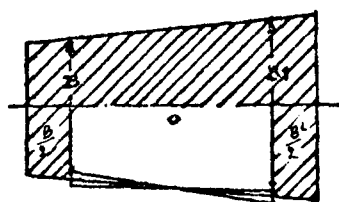


ΕΓΚΑΡΣΙΟ ΚΛΕΙΣΤΟ

$H = \text{ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ } \frac{H}{3} \text{ ή } 0,75\mu (2,5 \text{ πδδία})$
ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ.

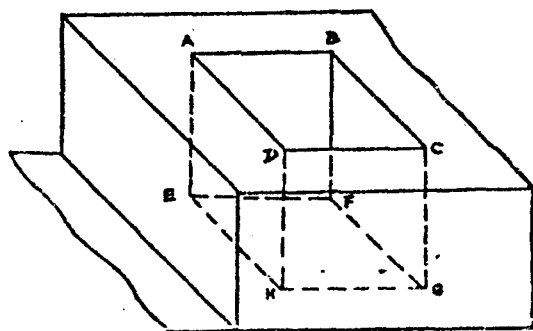


ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ
Σχ.δ. 8



ΑΝΟΙΓΜΑ ΜΟΝΟΣΤΗ ΜΙΑ ΠΛΕΥΡΑ

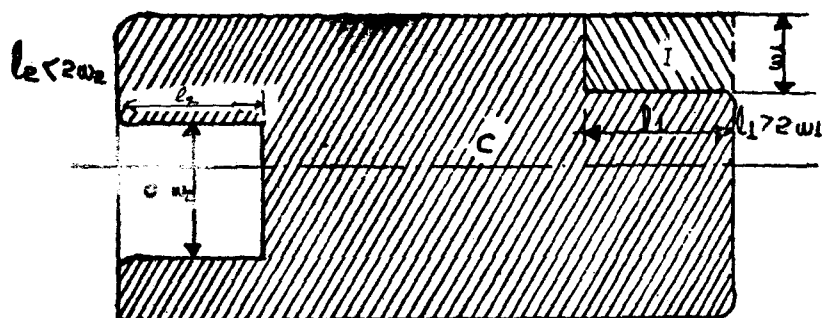
Καν. 2(5)(δ)



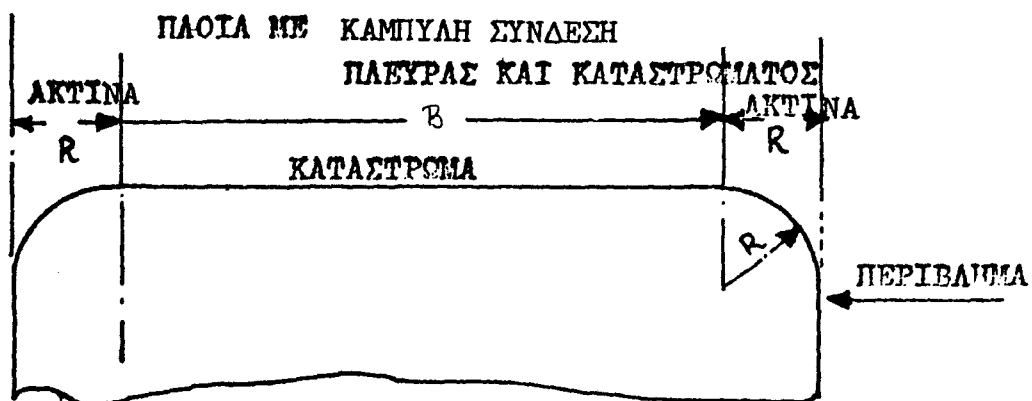
Σχ.δ. 9

ΑΒΕΔ= ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
ΧΩΡΟΣ ΑΒCDEFGH ΘΑ ΕΞΑΙΡΕΙΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΛΕΙΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ.

Καν. 2(5)(ε)



Σχεδ. 10



Σχεδ. 11

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

Συντελεστές K1 και K2 αναφερόμενοι στους Κανονισμούς 3 και 4 (1)

V ή Vc = Όγκος σε κυβικά μέτρα

V ή Vc	K1 ή K2	V ή Vc	K1 ή K2	V ή Vc	K1 ή K2	V ή Vc	K1 ή K2
10	02200	45.000	02931	330.000	03104	670.000	03165
20	02260	50.000	02940	340.000	03106	680.000	03166
30	02295	55.000	02948	350.000	03109	690.000	03168
40	02320	60.000	02956	360.000	03111	700.000	03169
50	02340	65.000	02963	370.000	03114	710.000	03170
60	02356	70.000	02969	380.000	03116	720.000	03171
70	02369	75.000	02975	390.000	03118	730.000	03173
80	02381	80.000	02981	400.000	03120	740.000	03174
90	02391	85.000	02986	410.000	03123	750.000	03175
100	02400	90.000	02991	420.000	03125	760.000	03176
200	02460	95.000	02996	430.000	03127	770.000	03177
300	02495	100.000	03000	440.000	03129	780.000	03178
400	02520	110.000	03008	450.000	03131	790.000	03180
500	02540	120.000	03016	460.000	03133	800.000	03181
600	02556	130.000	03023	470.000	03134	810.000	03182
700	02569	140.000	03029	480.000	03136	820.000	03183
800	02581	150.000	03035	490.000	03138	830.000	03184
900	02591	160.000	03041	500.000	03140	840.000	03185
1.000	02600	170.000	03046	510.000	03142	850.000	03186
2.000	02660	180.000	03051	520.000	03143	860.000	03187
3.000	02695	190.000	03056	530.000	03145	870.000	03188
4.000	02720	200.000	03060	540.000	03146	880.000	03189
5.000	02740	210.000	03064	550.000	03148	890.000	03190
6.000	02756	220.000	03068	560.000	03150	900.000	03191
7.000	02769	230.000	03072	570.000	03151	910.000	03192
8.000	02781	240.000	03076	580.000	03153	920.000	03193
9.000	02791	250.000	03080	590.000	03154	930.000	03194
10.000	02800	260.000	03083	600.000	03156	940.000	03195
15.000	02835	270.000	03086	610.000	03157	950.000	03196
20.000	02860	280.000	03089	620.000	03158	960.000	03196
25.000	02880	290.000	03092	630.000	03160	970.000	03197
30.000	02895	300.000	03095	640.000	03161	980.000	03198
35.000	02909	310.000	03098	650.000	03163	990.000	03199
40.000	02920	320.000	03101	660.000	03164	1.000.000	03200

Οι συντελεστές K1 ή K2 σε ενδιάμεσες τιμές των V ή Vc θα λαμβάνονται με γραμμική παρεμβολή.

Άρθρο δεύτερο.

(1) Για την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του νόμου και της Σύμβασης και την έκδοση των πιστοποιητικών τα οποία προβλέπονται από τη Σύμβαση, αρμόδια Υπηρεσία είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

(2) Για την επιθεώρηση των πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν, αρμόδιες Αρχές είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και οι Λιμενικές Αρχές.

Άρθρο τρίτο.

(1) Η Κύρωση των τυχόν τροποποιήσεων και συμπληρώσεων της Σύμβασης ή των Παραρτημάτων της γίνεται με Προεδρικά Διατάγματα εκδιδόμενα ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

(2) Αποφάσεις, συστάσεις και οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αναφέρονται στην εφαρμογή της Σύμβασης, μπορούν να γίνονται αποδεκτές με Αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας οι οποίες δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο τέταρτο.

Από την ημερομηνία που θα τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση, οι διατάξεις των :

(α) Ν.Δ.973/1971 (ΦΕΚ 194 Α/1971) «περί καταμετρήσεως της χωρητικότητας των Εμπορικών Πλοίων»,

(β) ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' του Ν.Δ.187/1973 (ΦΕΚ Α' 261) «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»,

(γ) Π.Δ. 912/1980 (ΦΕΚ 226 Α/1980) «περί τελών καταμετρήσεως» και

(δ) Β.Δ.352/1972 (ΦΕΚ 85Α/1972) «περί του τύπου των πιστοποιητικών καταμετρήσεως», καταργούνται σε όσα σημεία τους δεν είναι σύμφωνες με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Άρθρο πέμπτο.

(1) Κάθε χρόνο καταβάλλεται εισφορά για τη συμμετοχή της Ελλάδας στις δαπάνες λειτουργίας της Γραμματείας ή

οποία προβλέπεται από το «Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Έλεγχο των πλοίων από τα Κράτη των λιμανιών» (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL) που υπογράφηκε στο Παρίσι την 26 Ιανουαρίου 1982 μαζί με τη διοικητική Συμφωνία που αναφέρεται στην κάλυψη των σχετικών δαπανών.

(2) Το ύψος της εισφοράς αυτής καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

(3) Η καταβολή της εισφοράς γίνεται τμηματικά στη διάρκεια κάθε χρόνου, σε Ολλανδικά φιορίνια.

(4) Η δαπάνη της εισφοράς αυτής που βαρύνει τον ετήσιο προϋπολογισμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δικαιολογείται με απλή εξοφλητική απόδειξη του προϊστάμενου της Γραμματείας του Μνημονίου. Η απόδειξη θεωρείται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

(5) Η εισφορά θα αρχίσει να καταβάλλεται από το οικονομικό έτος 1982.

Άρθρο έκτο.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομεν να δημοσιευθώ εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το κείμενο του παρόντος και να εκτελεσθώ ως νόμος του Κράτους.

Αθήνα, 5 Ιουλίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΗΜ. ΚΟΥΛΟΥΡΙΔΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 7 Ιουλίου 1983

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ