

# **Convention internationale sur le jaugeage des navires**

**DAHIR N° 1-90-191 DU 27 CHAABANE 1421  
(24 NOVEMBRE 2000) PORTANT  
PUBLICATION DE LA CONVENTION  
INTERNATIONALE SUR LE JAUGEAGE DES  
NAVIRES FAITE A LONDRES LE 23 JUIN 1969.<sup>1</sup>**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes - puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que notre Majesté Chérifienne,

Vu la convention internationale sur le jaugeage des navires faite à Londres le 23 juin 1969 ;

Vu le procès-verbal de dépôt des instruments d'adhésion du Royaume du Maroc à la convention précitée, fait à Londres le 28 juin 1990,

A Décidé ce qui suit :

Sera publiée au *Bulletin Officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention internationale sur le jaugeage des navires faite à Londres le 23 juin 1969.

*Fait à Rabat, le 27 chaabane 1421 (24 novembre 2000).*

**Pour contreseing :**  
**Le Premier ministre,**  
**Abderrahman Youssefoufi.**

<sup>1</sup> Bulletin officiel n° 4888 du 10 moharrem 1422 (5 avril 2001).

## **Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires**

Les Gouvernements Contractants,

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

Considérant que le meilleur moyen de parvenir à cette fin est de conclure une convention,

Sont convenus des dispositions suivantes :

### **Article premier**

#### **Obligation générale découlant de la convention**

Les gouvernements contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente convention et de ses annexes qui font partie intégrante de la présente convention. Toute référence à la présente convention constitue en même temps une référence aux annexes.

### **Article 2**

#### **Définitions**

Aux fins de la présente convention, sauf disposition contraire expresse :

1) le terme « règles » désigne les règles figurant en annexe à la présente convention ;

2) le terme « administration » désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon ;

3) l'expression « voyage international » désigne un voyage par mer entre un pays auquel s'applique la présente convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement. A cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un gouvernement contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct ;

4) l'expression « jauge brute » traduit les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément aux dispositions de la présente convention ;

5) l'expression « jauge nette » représente la capacité d'utilisation d'un navire, déterminée conformément aux dispositions de la présente convention ;

6) l'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente convention ;

7) l'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf ;

8) le terme « longueur » désigne une longueur égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue ;

9) par «organisation», il faut entendre l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

### **Article 3**

#### **Champ d'application**

1) La présente convention s'applique aux navires suivants effectuant des voyages internationaux :

a) navires immatriculés dans les pays dont le gouvernement est un gouvernement contractant ;

b) navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente convention est étendue en vertu de l'article 20 ;

c) navires non immatriculés battant pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un gouvernement contractant.

2) La présente convention s'applique :

- a) aux navires neufs ;
- b) aux navires existants qui subissent des transformations ou des modifications que l'administration considère comme une modification importante de leur jauge brute ;
- c) aux navires existants, sur la demande du propriétaire ;
- d) à tous les navires existants, douze années après la date d'entrée en vigueur de la convention. Toutefois, ces navires, à l'exclusion de ceux qui sont mentionnés aux alinéas b) et c) du présent paragraphe, garderont alors leurs anciennes jauges aux fins de l'application des dispositions pertinentes d'autres conventions internationales existantes.

3) Dans le cas des navires existants auxquels la présente convention devient applicable en vertu des dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 2 du présent article, les jauges ne peuvent être déterminées conformément aux dispositions que l'administration appliquait, avant l'entrée en vigueur de la présente convention, aux navires effectuant des voyages internationaux.

#### **Article 4** **Exceptions**

1) La présente convention ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre ; et
- b) aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds).

2) Aucune des dispositions de la présente convention ne s'applique aux navires exclusivement affectés à la navigation :

- a) sur les grands lacs d'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, à l'ouest d'une loxodromie tracée du cap des Rosiers à la pointe ouest de l'île d'Anticosti et prolongée, au nord de l'île d'Anticosti, par le méridien 63° W ;
- b) sur la mer Caspienne ;
- c) sur le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay, à l'ouest d'une loxodromie tracée de Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentine, à Punta del Este, Uruguay.

## **Article 5**

### **Force Majeure**

1) Un navire qui, au moment de son départ pour un voyage quelconque, n'est pas soumis aux dispositions de la présente convention n'y est pas astreint en raison d'un déroutement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou s'il est dû à toute autre cause de force majeure.

2) Pour l'application des dispositions de la présente convention, les gouvernements contractants doivent prendre en considération tout déroutement ou retard subi par un navire du fait du mauvais temps, ou dû à toute autre cause de force majeure.

## **Article 6**

### **Détermination des jauges**

La détermination des jauges brute et nette est effectuée par l'administration, qui peut toutefois confier cette opération à des personnes ou à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'administration intéressée se porte entièrement garante de la détermination des jauges brute et nette.

## **Article 7**

### **Délivrance du certificat**

1) Il est délivré un certificat international de jaugeage (1969) à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la présente convention.

2) Ce certificat est délivré, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

## **Article 8**

### **Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement**

1) Un gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre gouvernement contractant, déterminer les jauges brute et nette d'un

navire et délivrer ou autoriser la délivrance au navire d'un certificat international de jaugeage (1969), conformément aux dispositions de la présente convention.

2) Il est remis dès que possible, au gouvernement qui en a fait la demande, copie du certificat et des calculs faits pour déterminer les jauges.

3) Le certificat ainsi délivré comporte une déclaration attestant qu'il est délivré à la requête du gouvernement de l'Etat dont le navire bat ou battra pavillon ; il a la même valeur et il est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 7.

4) Il n'est pas délivré de certificat international de jaugeage (1969) à un navire qui bat pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas un gouvernement contractant.

### **Article 9**

#### **Forme du certificat**

1) Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

2) Ce certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe II.

### **Article 10**

#### **Annulation du certificat**

1) Sous réserve des exceptions prévues dans les règles, le certificat international de jaugeage (1969) cesse d'être valable et est annulé par l'Administration si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de capacité (passagers), le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire, ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

2) Tout certificat délivré à un navire par une Administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous

réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article.

3) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat dont le gouvernement est un gouvernement contractant, le certificat international de jaugeage (1969) demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois, ou jusqu'à la date à laquelle l'Administration délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage (1969), si cette dernière date est plus rapprochée. Le gouvernement de l'Etat dont le navire battait précédemment pavillon adresse à l'Administration, dès que possible après le changement de nationalité, copie du certificat dont le navire était pourvu à la date du changement, ainsi que des calculs des jauges correspondants.

### **Article 11**

#### **Acceptation du certificat**

Le certificat délivré sous la responsabilité d'un gouvernement contractant, conformément aux dispositions de la présente convention, est accepté par les autres gouvernements contractants et considéré comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente convention.

### **Article 12**

#### **Inspection**

1) Tout navire battant pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un gouvernement contractant est soumis, dans les ports relevant d'autres gouvernements contractants, à l'inspection d'agents dûment autorisés à cet effet par lesdits gouvernements. Cette inspection doit avoir pour seul objet de vérifier :

- a) que le navire est pourvu d'un certificat international de jaugeage (1969) en cours de validité ;
- b) que les caractéristiques principales du navire correspondent aux indications portées sur le certificat.

2) Cette inspection ne doit en aucun cas entraîner le moindre retard pour le navire.

3) Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques

principales du navire diffèrent des indications portées sur le certificat international de jaugeage (1969), de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, le gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon en est immédiatement informé.

### **Article 13**

#### **Bénéfice de la convention**

Le bénéfice de la présente convention ne peut être invoqué en faveur d'un navire qui n'est pas titulaire d'un certificat en cours de validité délivré en application de la présente convention.

### **Article 14**

#### **Traités, conventions et accords antérieurs**

1) Tous autres traités, conventions et accords actuellement en vigueur en matière de jaugeage entre les gouvernements parties à la présente convention conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne :

- a) les navires auxquels la présente convention ne s'applique pas ;
- b) les navires auxquels la présente convention s'applique, pour tout ce qui touche aux questions qu'elle n'a pas expressément réglées.

2) Toutefois, dans la mesure où ces traités, conventions ou accords sont en conflit avec les dispositions de la présente convention, ce sont les dispositions de cette dernière qui l'emportent.

### **Article 15**

#### **Communication de renseignements**

Les gouvernements contractants s'engagent à communiquer à l'organisation et à déposer auprès de celle-ci :

- a) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'ils délivrent en application de la présente convention, aux fins de communication aux autres gouvernements contractants ;
- b) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments entrés en vigueur et ayant trait aux diverses questions qui relèvent du champ d'application de la présente convention ;

c) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche au gaugeage, aux fins de communications aux autres gouvernements contractants.

## **Article 16**

### **Signature, approbation et adhésion**

1) La présente convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter du 23 juin 1969 et restera ensuite ouverte à l'adhésion. Les gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au statut de la Cour internationale du Justice, peuvent devenir parties à la présente convention par :

- a) signature sans réserve quant à l'approbation ;
- b) signature sous réserve d'approbation, suivie d'approbation ; ou
- c) adhésion.

2) L'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument d'approbation ou d'adhésion auprès de l'organisation, qui doit informer tous les gouvernements ayant signé la présente convention , ou y ayant adhéré, de toute nouvelle approbation ou adhésion et de la date de dépôt de l'instrument. L'organisation informe de même tous les gouvernements ayant déjà signé la convention de toute signature qui serait apposée pendant le délai de six mois compté du 23 juin 1969.

## **Article 17**

### **Entrée en vigueur**

1) La présente convention entre en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq gouvernements d'Etats dont les flottes de commerce représentent au total 65 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale ont soit signé la convention sans réserve quant à l'approbation, soit déposé un instrument d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16. L'organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la présente convention, ou qui y ont adhéré, de la date de son entrée en vigueur.

2) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci au cours de la période

de vingt-quatre mois prévue au paragraphe 1 du présent article, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention ou trois mois après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion, si cette dernière date est postérieure.

3) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci après la date de son entrée en vigueur, la convention prend effet trois mois après la date de dépôt de l'instrument considéré.

4) Tout instrument d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été prises toutes les mesures nécessaires pour qu'un amendement à la présente convention entre en vigueur, ou après la date à laquelle il est jugé, en vertu de l'article 18, paragraphe 2, alinéa b), que toutes les acceptations requises ont été recueillies dans le cas d'un amendement adopté à l'unanimité, est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la convention.

## **Article 18** **Amendements**

1) La présente convention peut être amendée sur la proposition d'un gouvernement contractant, selon l'une des procédures énoncées dans le présent article.

2) Amendement par approbation unanime :

a) A la demande d'un gouvernement contractant, le texte de tout amendement qu'il propose d'apporter à la présente convention est communiqué par l'organisation à tous les gouvernements contractants, pour examen en vue de son approbation unanime.

b) Tout amendement ainsi adopté entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par tous les gouvernements contractants, à moins que ceux-ci ne conviennent d'une date plus rapprochée. Un gouvernement contractant qui n'a pas notifié à l'organisation son approbation ou son refus de l'amendement dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la date où l'organisation le lui a communiqué, est réputé avoir approuvé ledit amendement.

3) Amendement après examen au sein de l'organisation :

a) A la demande d'un gouvernement contractant, l'organisation examine tout amendement à la présente convention qui est présenté par ce gouvernement.

Si cet amendement est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants du comité de la sécurité maritime de l'organisation, l'amendement est communiqué à tous les membres de l'organisation et à tous les gouvernements contractants six mois au moins avant qu'il ne soit examiné par l'assemblée de l'organisation.

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants de l'assemblée, l'amendement est communiqué par l'organisation à tous les gouvernements contractants pour acceptation.

c) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des gouvernements contractants, l'amendement entre en vigueur pour tous les gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils ne l'acceptent pas.

d) Au moment de l'adoption d'un amendement, l'assemblée peut proposer, à la majorité des deux tiers des membres présents et votants, y compris les deux tiers des gouvernements représentés au comité de la sécurité maritime présents et votants à l'assemblée, qu'il soit décidé que celui-ci revêt une importance telle que tout gouvernement contractant qui fait une déclaration en vertu de l'alinéa c), ci-dessus et n'approuve pas l'amendement dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente convention. Une telle décision doit recueillir l'approbation préalable des deux tiers des gouvernements contractants.

e) Aucune des dispositions du présent paragraphe n'empêche le gouvernement contractant qui a engagé au sujet d'un amendement à la présente convention à la procédure prévue dans ce paragraphe d'adopter à tout moment toute autre procédure qui lui paraîtra souhaitable en application du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 du présent article.

#### 4) Amendement par une conférence :

a) Sur demande formulée par un gouvernement contractant et appuyée

par un tiers au moins des gouvernements contractants, l'organisation convoque une conférence des gouvernements pour examiner les amendements à la présente convention.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des gouvernements contractants présents et votants est communiqué par l'organisation à tous les gouvernements contractants pour acceptation.

c) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des gouvernements contractants, l'amendement entre en vigueur pour tous les gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils ne l'acceptent pas.

d) Au moment de l'adoption d'un amendement, une conférence convoquée en vertu de l'alinéa a) ci-dessus peut décider, à la majorité des deux tiers des membres présents et votants, que celui-ci revêt une importance telle que tout gouvernement contractant qui fait une déclaration en vertu de l'alinéa c) ci-dessus et n'approuve par l'amendement dans un délai de douze mois compté de la date de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente convention.

5) L'Organisation informe les gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que de la date à laquelle chacun de ces amendements prend effet.

6) Toute acceptation ou déclaration faite en vertu du présent article donne lieu au dépôt d'un instrument auprès de l'organisation, qui en informe tous les gouvernements contractants.

## **Article 19** **Dénonciation**

1) La présente convention peut être dénoncée par l'un quelconque des gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la convention entre en vigueur à l'égard de ce gouvernement.

2) La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'organisation, qui fait connaître cette dénonciation et en communique la date de réception à tous les autres gouvernements contractants.

3) La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle l'organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

## **Article 20** **Territoires**

1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent aussitôt que possible consulter les autorités de ce territoire ou prendre des mesures appropriées pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente convention et peuvent, à tout moment, déclarer par notification écrite adressée à l'organisation que la présente convention s'étend à ce territoire.

b) L'application de la présente convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou de telle autre date qui y est indiquée.

2) a) Les Nations Unies ou tout gouvernement contractant qui ont fait une déclaration en vertu du paragraphe 1, alinéa a), du présent article postérieurement à l'expiration d'un délai de cinq ans compté de la date à laquelle l'application de la convention a été ainsi étendue à un territoire, peuvent déclarer par notification écrite à l'organisation que la présente convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

b) La convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans ladite notification un an après la date de sa réception par l'organisation, ou à l'expiration de toute autre longue spécifiée dans la notification,

3) L'organisation informe tous les gouvernements contractants de toute extension de la présente convention à un ou des territoires en vertu du paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute cessation d'une telle extension en vertu du paragraphe 2, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente convention est devenue ou cesse d'être applicable.

## **Article 21**

### **Dépôt et enregistrement**

1) La présente convention sera déposée auprès de l'organisation et le secrétaire général de l'organisation en adressera des copies certifiées conformes à tous les gouvernements signataires ainsi qu'à tous les gouvernements qui y adhèrent.

2) Dès que la présente convention entrera en vigueur, son texte sera transmis par le secrétaire général de l'organisation au secrétariat de l'organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'article 102 de la charte des Nations Unies.

## **Article 22**

### **Langues**

La présente convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues russe et espagnole, qui seront déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En Foi De Quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente convention.

Fait à Londres, ce vingt-trois juin mil neuf cent soixante-neuf.

## **Annexe I**

### **Règles pour le calcul de la jauge brute et de la jauge nette des navires**

#### **Règle 1 Généralités**

- 1) La jauge d'un navire comprend la jauge brute et la jauge nette.
- 2) La jauge brute et la jauge nette sont calculées conformément aux dispositions des présentes règles.
- 3) La jauge brute et la jauge nette des nouveaux types d'engins dont les caractéristiques de construction sont telles que l'application des présentes règles serait malaisée ou conduirait à des résultats déraisonnables sont déterminées par l'Administration. Lorsqu'il en est ainsi, cette dernière communique les détails relatifs à la méthode utilisée à l'organisation, qui les diffuse à titre indicatif aux gouvernements contractants.

#### **Règle 2 Définition des expressions utilisées dans les annexes**

##### **1) Pont supérieur**

Le pont supérieur est le pont complet le plus élevé, exposé aux intempéries et à la mer, dont toutes les ouvertures situées dans les parties exposées aux intempéries sont pourvues de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries, et en dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans les flancs du navire sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries. Dans les cas où le pont supérieur présente des décrochements, on prend comme pont supérieur la ligne de la partie inférieure du pont exposé aux intempéries et son prolongement parallèlement à la partie supérieure de ce pont.

##### **2) Creux sur quille**

a) Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face inférieure du pont supérieur au livet.

Sur les navires en bois ou de construction composite cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée à partir du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate du fond coupe les côtés de la quille.

b) Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille se mesure jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé, prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

c) Lorsque le pont supérieur présente des décrochements et que la partie surélevée de ce pont se trouve au-dessus du point où l'on doit déterminer le creux sur quille, ce dernier est mesuré jusqu'à une ligne de référence prolongeant la ligne de la partie inférieure du pont parallèlement à la partie surélevée.

### 3) Largeur

La largeur du navire est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

### 4) Espaces fermées

Les espaces fermés sont tous les espaces limités par la coque du navire, par des cloisons fixes ou mobiles, par des ponts ou des toitures d'abri, autres que des tauds fixes ou amovibles.

Aucune interruption dans un pont ni aucune ouverture dans la coque du navire, dans un pont, dans une toiture d'abri ou dans les cloisons d'un espace, pas plus que l'absence de cloisons, n'exempte un espace de l'inclusion dans les espaces fermés.

### 5) Espaces exclus

Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, les espaces décrits aux alinéas a) à e) du présent paragraphe sont dénommés espaces exclus et ne sont pas compris dans le volume des espaces fermés. Cependant tout espace ainsi défini qui remplit au moins l'une des trois conditions suivantes doit être traité comme espace fermé :

- L'espace est muni de bauquières ou d'autres dispositifs permettant d'arrimer du fret ou des provisions ;

- il existe un dispositif de fermeture des ouvertures ;

- la construction laisse une possibilité quelconque de fermeture.

a) i) Les espaces situés à l'intérieur d'une construction en face d'une ouverture d'extrémité allant de pont à pont, exception faite d'un bandeau ne dépassant pas de plus de 25 millimètres (un pouce) la hauteur des barrots de pont contigue, et dont la largeur est égale ou supérieure à 90 pour cent de la largeur du pont par le travers de l'ouverture.

Cette disposition doit être appliquée de manière à n'exclure des espaces fermés que l'espace compris entre l'ouverture proprement dite et une ligne parallèle à la ligne ou au fronton de l'ouverture, tracée à une distance de celle-ci égale à la moitié de la largeur du pont par le travers de l'ouverture (figure I, appendice I).

a) ii) Si, en raison d'une disposition quelconque, à l'exception de la convergence du bordé extérieur, la largeur de l'espace en question devient inférieur à 90 pour cent de la largeur du pont, on ne doit exclure du volume des espaces fermés que l'espace compris entre le plan de l'ouverture et une ligne parallèle passant par le point où la largeur de l'espace devient égale ou inférieure à 90 pour cent de la largeur du pont (figure 2, 3 et 4, appendice I).

a) iii) Quand un intervalle complètement ouvert, abstraction faite des pavois ou garde-corps, sépare deux espaces quelconques dont l'un au moins peut être exclu en vertu des alinéas a) i) et/ou ii), cette exclusion ne s'applique pas si la séparation entre les deux espaces en question est inférieure à la plus petite demi-largeur du pont au droit de ladite séparation (figure 5 et 6, appendice I).

b) Les espace situés sous les ponts ou toitures d'abri, ouverts à la mer et aux intempéries et n'ayant pas sur les côtés exposés d'autres liens avec le corps du navire que les supports nécessaires à leur solidité. Un garde-corps ou un pavois et un bandeau peuvent être installés, ou encore des supports sur le bordé du navire, à condition que l'ouverture entre le dessus du garde-corps ou du pavois et le bandeau n'ait pas une hauteur

inférieure à 0,75 mètre (2,5 pieds), on à un tiers de la hauteur de l'espace considéré, si cette dernière valeur est supérieure (figure 7, appendice I).

c) Les espaces qui, dans une construction allant d'un bord à l'autre, se trouvent directement en face d'ouvertures latérales opposées ayant une hauteur au moins égale à 0,75 mètre (2,5 pieds) ou à un tiers de la hauteur de la construction, si cette dernière valeur est supérieure. S'il n'existe d'ouverture que sur un seul côté, l'espace à exclure du volume des espaces fermés est limité à l'espace intérieur compris entre l'ouverture et un maximum d'une demi-largeur de pont au droit de l'ouverture (figure 8, appendice I).

d) Les espaces qui se trouvent immédiatement au-dessous d'une ouverture non couverte ménagée dans le pont, à condition que cette ouverture soit exposée aux intempéries et que l'espace non compris dans les espaces fermés soit limité à la surface de l'ouverture de pont (figure 9, appendice I).

e) Les niches formées par les cloisons constituant les limites d'une construction, exposées aux intempéries et dont l'ouverture s'étend de pont à pont, sans moyen de fermeture, à condition que la largeur intérieure de la niche ne soit pas supérieure à la largeur de l'entrée et que sa profondeur à l'intérieur de la construction ne soit pas supérieure à deux fois la largeur de l'entrée (figure 10, appendice I).

## 6) Passager

Un passager s'entend de toute personne autre que :

a) le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit, à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et

b) les enfants de moins d'un an.

## 7) Espaces à cargaison

Les espaces à cargaison qui doivent être compris dans le calcul de la jauge nette sont les espaces fermés qui sont affectés au transport de

marchandises destinées à être déchargées du navire à condition que ces espaces aient été compris dans le calcul de la jauge brute. Ces espaces à cargaison doivent être certifiés comme tels par des marques de caractère permanent, composées des lettres CC (cale à cargaison) qui doivent figurer en un endroit tel qu'elles soient aisément visibles et avoir au moins 100 millimètres (4 pouces) de hauteur.

#### 8) Etanche aux intempéries

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

### **Règle 3** **Jauge brute**

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

$$GT = K_1 V$$

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

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

### **Règle 4** **Jauge nette**

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

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

dans laquelle :

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

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

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

et où  $V_c$  volume total des espaces à cargaison, exprimé en mètres cubes,

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

$$GT + 10.000$$

$$K_3 = 1,25$$

$$10.000$$

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

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

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

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

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

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

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

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

b) pour les navires à passagers, le tirant d'eau correspondant à la ligne de

charge de compartimentage la plus élevée qui est assignée conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur ou, s'il y a lieu, à tout autre accord international ;

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

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

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

### **Règle 5** **Modification de la jauge nette**

1) Si les caractéristiques d'un navire, telles que  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  ou  $N_2$  définies dans les règles 3 et 4 sont modifiées et s'il en résulte une augmentation de la jauge nette déterminée en vertu de la règle 4, la jauge nette du navire correspondant aux nouvelles caractéristiques doit être fixée et appliquée dans les meilleurs délais.

2) Un navire doté de plusieurs francs-bords aux termes des alinéas a) et b) du paragraphe 2 de la règle 4 ne se verra attribuer qu'une jauge nette unique déterminée conformément aux dispositions de la règle 4, cette jauge devant correspondre au franc-bord assigné approprié au type d'exploitation du navire.

3) Si les caractéristiques d'un navire, telles que  $V$ ,  $V_c$ ,  $d$ ,  $N_1$  ou  $N_2$  définies dans les règles 3 et 4 sont modifiées ou si le franc-bord assigné approprié dont il est question au paragraphe 2 de la présente règle est modifié à la suite d'un changement dans le type d'exploitation du navire et que cette modification entraîne la diminution de la jauge nette déterminée en vertu des dispositions de la règle 4, il n'est pas délivré de nouveau certificat international de jaugeage (1969) indiquant la nouvelle jauge ainsi obtenue, avant l'expiration d'un délai de douze, mois à compter de la date à laquelle a été délivré le certificat en cours de validité;

toutefois, la présente disposition n'est pas applicable :

- a) si le navire change de pavillon ; ou
- b) si le navire subit des transformations ou des modifications considérées comme importantes par l'administration, telles que la suppression d'une superstructure entraînant la modification du franc-bord assigné
- c) aux navires à passagers servant au transport d'un grand nombre de passagers sans couchettes lors de voyages de nature particulière, tels que des pèlerinages.

### **Règle 6** **Calcul des volumes**

1) Tous les volumes compris dans le calcul de la jauge brute et de la jauge nette sont mesurés, quelles que soient les installations d'isolation ou autres aménagements, jusqu'à la face intérieure du bordé ou des tôles d'entourage de structure dans le cas des navires construits en métal et jusqu'à la face extérieure du bordé ou jusqu'à la face intérieure des surfaces d'entourage de structure dans le cas des navires construits en un autre matériau.

2) Le volume des appendices est compris dans le volume total.

3) Le volume des espaces ouverts à la mer peut être exclu du volume total.

### **Règle 7** **Mesurage et calcul**

1) Toutes les mesures utilisées dans le calcul des volumes sont prises jusqu'au centimètre ou 1/20 de pied le plus proche.

2) Les volumes sont calculés selon des méthodes universellement admises pour l'espace considéré et avec une précision jugée acceptable par l'administration.

3) Le calcul sera suffisamment détaillé pour qu'il puisse être vérifié sans difficulté.

**APPENDICE 1**

**FIGURES MENTIONNÉES À LA RÈGLE 2, PARAGRAPHE 5)**

DANS LES FIGURES CI-APRÈS: O = ESPACE EXCLU

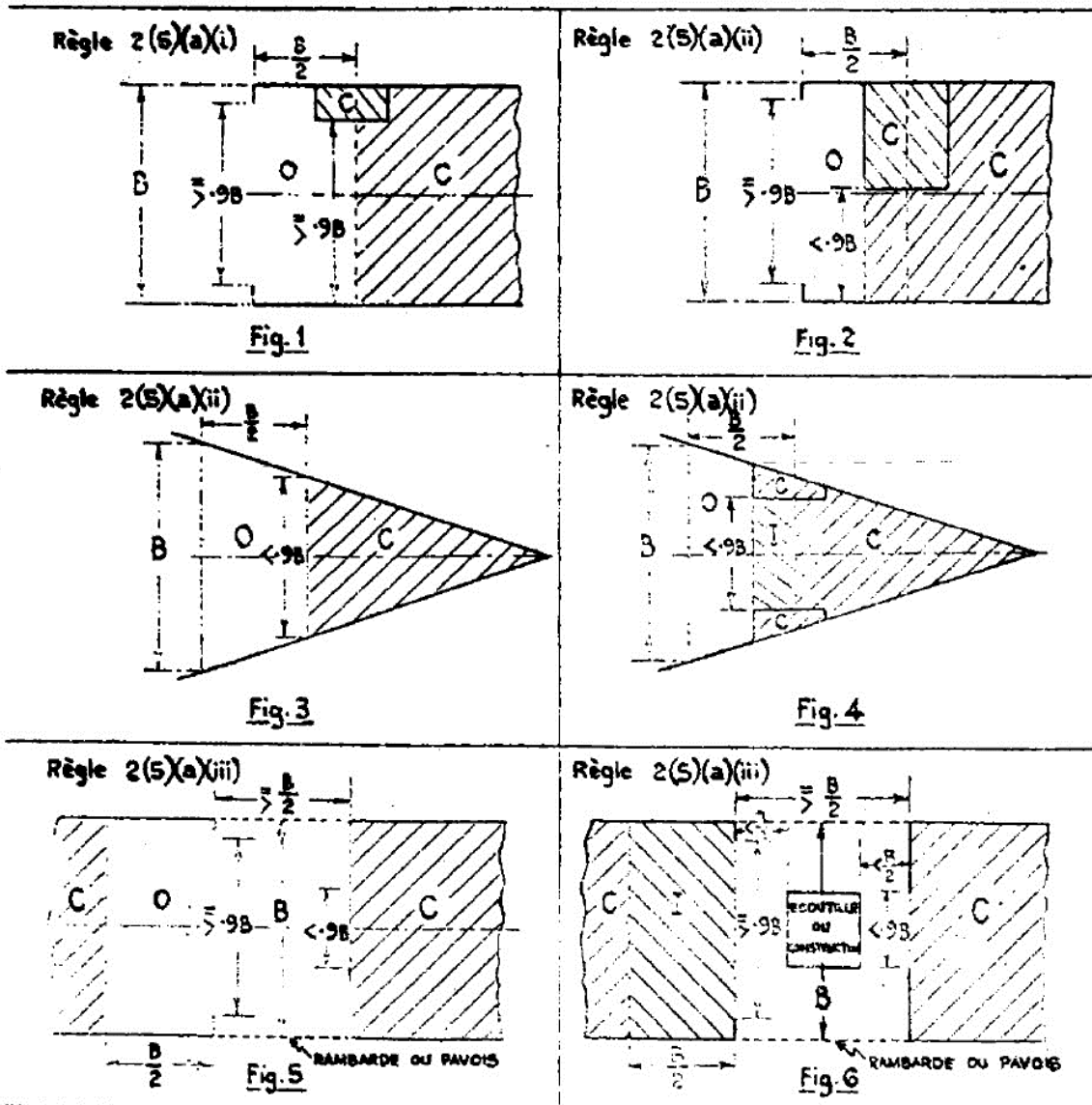
C = ESPACE FERMÉ

I = ESPACE À CONSIDÉRER COMME  
ESPACE FERMÉ

LES PARTIES HACHURÉES DOIVENT ÊTRE COMPRISSES DANS LES ESPACES FERMÉS.

B = LARGEUR DU PONT PAR LE TRAVERS DE L'OUVERTURE.

POUR LES NAVIRES AYANT UNE GOUTTIÈRE ARRONDIE; LA LARGEUR  
EST MESURÉE COMME L'INDIQUE LA FIGURE 11.



Règle 2(5)(b)

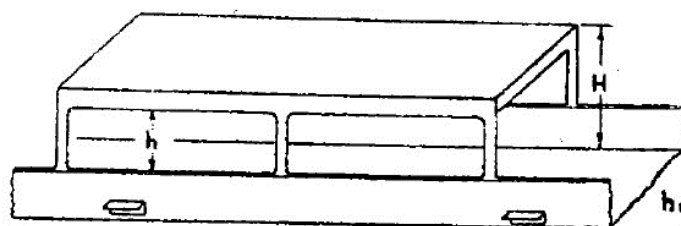
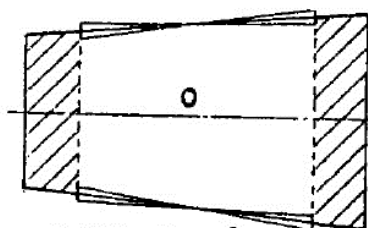
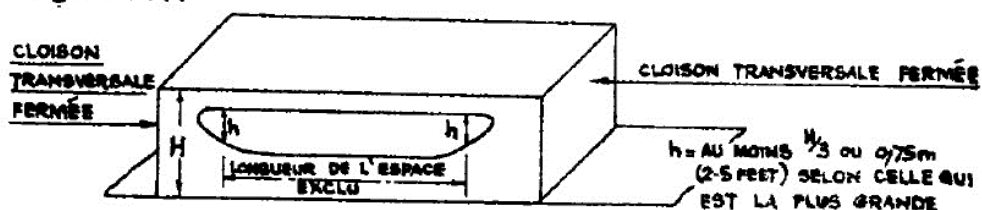


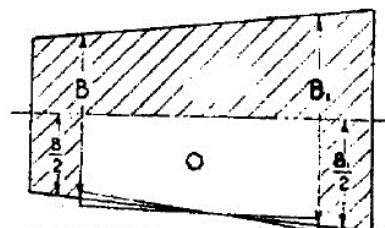
Fig. 7

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

Règle 2(5)(c)



OUVERTURES LATÉRALES OPPOSÉES



OUVERTURE DANS UN CÔTÉ SEULEMENT

Fig. 8

Règle 2(5)(d)

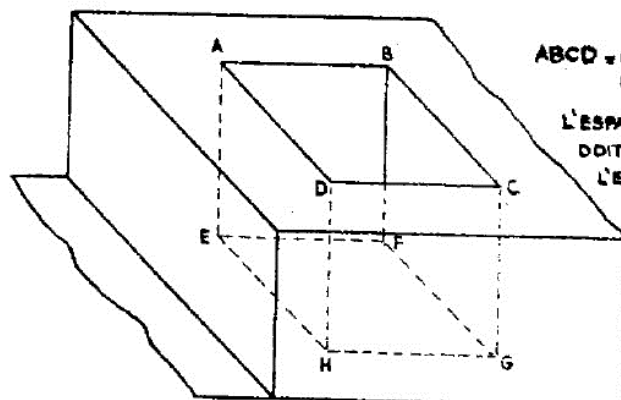


Fig. 9

Règle 2(5)(e)

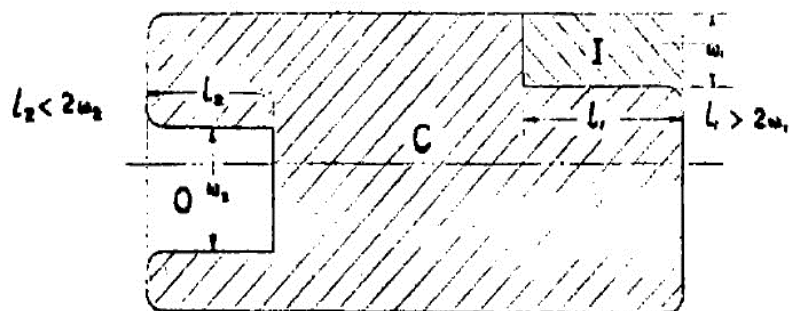


Fig. 10

NAVIRE À GOUTTIÈRES ARRONDIES

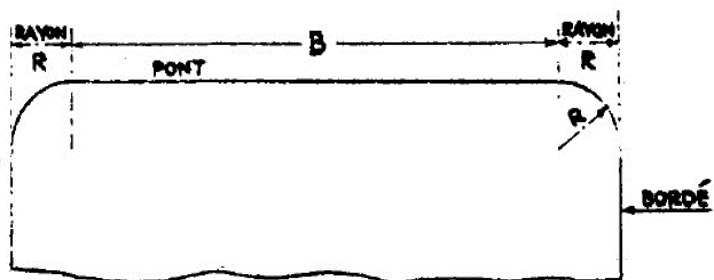


Fig. 11

APPENDICE 2

COEFFICIENTS  $K_1$  ET  $K_2$  DES REGLES 3 ET 4 1)

V ou  $V_c$  = Volume en mètres cubes

V ou $V_c$	$K_1$ ou $K_2$	V ou $V_c$	$K_1$ ou $K_2$	V ou $V_c$	$K_1$ ou $K_2$	V ou $V_c$	$K_1$ ou $K_2$
10	0,2200	45 000	0,2931	330 000	0,3104	670 000	0,3165
20	0,2260	50 000	0,2940	340 000	0,3106	680 000	0,3166
30	0,2295	55 000	0,2948	350 000	0,3109	690 000	0,3168
40	0,2320	60 000	0,2956	360 000	0,3111	700 000	0,3169
50	0,2340	65 000	0,2963	370 000	0,3114	710 000	0,3170
60	0,2356	70 000	0,2969	380 000	0,3116	720 000	0,3171
70	0,2369	75 000	0,2975	390 000	0,3118	730 000	0,3173
80	0,2381	80 000	0,2981	400 000	0,3120	740 000	0,3174
90	0,2391	85 000	0,2986	410 000	0,3123	750 000	0,3175
100	0,2400	90 000	0,2991	420 000	0,3125	760 000	0,3176
200	0,2460	95 000	0,2996	430 000	0,3127	770 000	0,3177
300	0,2495	100 000	0,3000	440 000	0,3129	780 000	0,3178
400	0,2520	110 000	0,3008	450 000	0,3131	790 000	0,3180
500	0,2540	120 000	0,3016	460 000	0,3133	800 000	0,3181
600	0,2556	130 000	0,3023	470 000	0,3134	810 000	0,3182
700	0,2569	140 000	0,3029	480 000	0,3136	820 000	0,3183
800	0,2581	150 000	0,3035	490 000	0,3138	830 000	0,3184
900	0,2591	160 000	0,3041	500 000	0,3140	840 000	0,3185
1 000	0,2600	170 000	0,3046	510 000	0,3142	850 000	0,3186
2 000	0,2660	180 000	0,3051	520 000	0,3143	860 000	0,3187
3 000	0,2695	190 000	0,3056	530 000	0,3145	870 000	0,3188
4 000	0,2720	200 000	0,3060	540 000	0,3146	880 000	0,3189
5 000	0,2740	210 000	0,3064	550 000	0,3148	890 000	0,3190
6 000	0,2756	220 000	0,3068	560 000	0,3150	900 000	0,3191
7 000	0,2769	230 000	0,3072	570 000	0,3151	910 000	0,3192
8 000	0,2781	240 000	0,3076	580 000	0,3153	920 000	0,3193
9 000	0,2791	250 000	0,3080	590 000	0,3154	930 000	0,3194
10 000	0,2800	260 000	0,3083	600 000	0,3156	940 000	0,3195
15 000	0,2835	270 000	0,3086	610 000	0,3157	950 000	0,3196
20 000	0,2860	280 000	0,3089	620 000	0,3158	960 000	0,3196
25 000	0,2880	290 000	0,3092	630 000	0,3160	970 000	0,3197
30 000	0,2895	300 000	0,3095	640 000	0,3161	980 000	0,3198
35 000	0,2909	310 000	0,3098	650 000	0,3163	990 000	0,3199
40 000	0,2920	320 000	0,3101	660 000	0,3164	1 000 000	0,3200

Les coefficients  $K_1$  ou  $K_2$ , pour les valeurs intermédiaires de V ou de  $V_c$ , sont obtenus par interpolation linéaire.

ANNEXE II

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE JAUGEAGE DES NAVIRES (1969)

(Cachet officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, au nom du Gouvernement de .....  
 (nom officiel complet du pays)  
 pour lequel la Convention est entrée en vigueur le .....19...  
 par .....  
 (titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires)

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

\* Date à laquelle la quille du navire a été posée ou à laquelle le navire s'est trouvé dans un état d'avancement équivalent (article 2-6) ou date à laquelle le navire a subi des transformations ou modifications importantes (article 3, 2) b)), selon qu'il convient.

DIMENSIONS PRINCIPALES

Longueur (article 2-8)	Largeur (règle 2-3)	Creux sur quille au milieu du navire jusqu'au pont supérieur (règle 2-2)

JAUGES DU NAVIRE

JAUGE BRUTE .....

JAUGE NETTE .....

Il est certifié que les jauges du navire ont été calculées conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Délivré à ..... Le .....19....  
 (lieu de délivrance du certificat) (date de délivrance)

.....  
 (signature de l'agent qui délivre le certificat)

.....  
 et/ou  
 (cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante :

Je soussigné certifie être dûment habilité par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

.....  
 (signature)

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

## **Recommandations**

La conférence a adopté les recommandations ci-après :

### **Recommandation 1** **Approbation de la Convention internationale de 1969** **sur la jaugeage des navires**

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

### **Recommandation 2** **Utilisation de la jauge brute et de la jauge nette**

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

### **Recommandation 3**

#### **Interprétation uniforme des définitions**

La conférence, reconnaissant que les définitions de certaines expressions telles que « longueur », « largeur », « passagers » et « étanche

aux intempéries », utilisées dans la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, sont identiques à celles qui figurent dans d'autres conventions dont l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime est dépositaire, recommande aux gouvernements contractants de s'assurer que les définitions identiques d'expressions utilisées dans ces conventions reçoivent une interprétation uniforme et constante.

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

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

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

Pour le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale Consultative de la navigation maritime.

London, 20, V 1982  
Londres,

## Acte final de la Conférence internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

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

2) Les gouvernements des Etats suivants étaient représentés par des délégations à la conférence :

Afrique du Sud	Mexique
Argentine	Nigéria
Australie	Norvège
Belgique	Nouvelle-Zélande
Brésil	Pakistan
Bulgarie	Pays-Bas
Cameroun	Pérou
Canada	Philippines
Chine (République de)	Pologne
Corée (République de)	Portugal
Danemark	République arabe unie
Espagne	République fédérale d'Allemagne
Etats-Unis d'Amérique	République malgache
Finlande	Royaume-Uni de Grande- Bretagne et d'Irlande du Nord
France	Suède
Ghana	Suisse
Grèce	Tchécoslovaquie
Guatemala	
Inde	
Indonésie	

Irlande	Union des Républiques socialistes soviétiques
Islande	
Israël	Venezuela
Italie	Viet-Nam (République du)
Japon	Yougoslavie
Koweït	
Libéria	

3) Des observateur désignés par les gouvernements des Etats suivants ont assisté à la conférence :

Barbade	Jordanie
Cambodge	Saint-Siège
Hong-Kong	Thaïlande
Irak	

4) Des observateurs désignés par les organisations non gouvernementales suivantes ont assisté à la conférence :

Association internationale des ports ;

Association internationale permanente des congrès de navigation ;

Chambre internationale de la marine marchande ;

Fédération internationale des armateurs.

5) L'administration du canal de Suez et la compagnie du canal de Panama étaient représentées à la conférence par des observateurs.

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

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

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

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

Comité général :

Président : M.R. Vancraeynest (Belgique)

Vice-président : M.P. Nikolic' (Yougoslavie)

Commission technique :

Président : M. L. Spinelli (Italie)

Vice-président : M.P. Eriksson (Suède)

Comité de rédaction :

Président : M.W.J. Madigan (Royaume-Uni)

Vice-président : M.N.J Gloukhov (Union des Républiques socialistes soviétiques)

Commission de vérification des pouvoirs :

Président : M.A. Von der Becke (Argentine)

Vice-président : M.I.C. Edet (Nigéria)

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

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

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

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

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

3 - L'interprétation uniforme des définitions.

13) Le texte du présent acte final, établi en un seul exemplaire original dans les langues anglaise, française, russe et espagnole, auquel sont joints le texte de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et le texte des recommandations de la conférence, en langues anglaise et française, est déposé auprès de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Des traductions officielles de la convention et des recommandations jointes seront établies en langues russe et espagnol et seront déposées avec le présent acte final. Le secrétaire général de l'organisation adressera une copie certifiée conforme de l'acte final, ainsi que des copies certifiées conformes des traductions officielles de la convention et des recommandations, dès qu'elles seront établies, à chacun, des gouvernements invités à se faire représenter, à la conférence.

En Foi de Quoi les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent acte final.

Fait a Londres, ce vingt-trois juin mil neuf cent soixante-neuf.