



กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(ฉบับที่ ๒๒)

พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๖๓ และมาตรา ๑๖๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๑๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕ เจ้าทำโดยอนุมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎข้อบังคับนี้เรียกว่า “กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๒) พ.ศ. ๒๕๓๕”

ข้อ ๒ กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ บรรดากฎข้อบังคับและระเบียบอื่นใด ในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในกฎข้อบังคับนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับกฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้กฎข้อบังคับนี้แทน

ข้อ ๔ กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับกับเรือเดินระหว่างประเทศตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๕

ข้อ ๕ ข้อกำหนด หลักการ และกฎเกณฑ์ในการวัดขนาดตันของเรือซึ่งเดินระหว่างประเทศตามกฎข้อบังคับนี้ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ และภาคผนวกต่าง ๆ ตามท้ายกฎข้อบังคับนี้ (เอกสารแนบ ๑)

ข้อ ๖ อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือ เพื่อออกใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือตามกฎข้อบังคับนี้ให้เป็นไปตามอัตราท้ายกฎข้อบังคับนี้ (เอกสารแนบ ๒)

ข้อ ๗ การร้องขอให้กรมเจ้าท่ามอบอำนาจให้สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) เป็นผู้ออกใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ (Tonnage Certificate) ซึ่งสมาคมจัดชั้นเรือเหล่านี้ได้รับ

การยอมรับจากกรมเจ้าท่าแล้วผู้ร้องขอการมอบอำนาจจะต้องเสียค่าธรรมเนียมในการมอบอำนาจ เพื่อ
ออกใบสำคัญรับรองการวัดขนาดตันของเรือ ตามกฎข้อบังคับนี้ให้เป็นไปตามอัตราท้ายกฎข้อบังคับนี้
(เอกสารแนบ ๓)

ข้อ ๘ แบบใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ (Tonnage Certificate) ให้เป็นไปตามแบบท้าย
กฎข้อบังคับนี้ (เอกสารแนบ ๔)

ข้อ ๙ ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการตามกฎข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๕

เรือโท วิทย์ วรคุปต์

อธิบดีกรมเจ้าท่า

ANNEX 1

ภาคผนวกที่ 1

เอกสารแนบ 1

INTERNATIONAL CONVENTION ON
TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

อนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. 1969

The Contracting Governments,

รัฐบาลภาคี,

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

ประสงค์ที่จะกำหนดหลักการและกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดขนาดตันของเรือ ซึ่งเดินระหว่างประเทศให้เป็นแบบเดียวกัน

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention;

พิจารณาเห็นว่าจรรยาบรรณวัตถุประสงค์ได้ดีที่สุด โดยการจัดทำอนุสัญญาร่วมกัน

HAVE AGREED as follows:

จึงได้ตกลงกันดังนี้:

Article 1

ข้อ 1

General Obligation under the Convention

ข้อบังคับทั่วไปภายใต้อนุสัญญา

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.

รัฐบาลภาคีตกลงที่จะดำเนินการให้ข้อความในอนุสัญญานี้ และภาคผนวกต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ เมื่อกล่าวถึงอนุสัญญานี้ให้หมายความรวมถึงภาคผนวกต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ด้วย

Article 2

ข้อ 2

Definitions

บทนิยาม

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

เพื่อวัตถุประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นอย่างชัดเจน

(1) "Regulations" means the Regulations annexed to the present Convention;

(1) "ข้อบังคับ" หมายถึง ข้อบังคับต่าง ๆ ในภาคผนวกของอนุสัญญานี้

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

(2) "เจ้าพนักงาน" หมายถึง รัฐบาลของรัฐซึ่งเรือนั้นชักธงอยู่

(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 ;

(3) "การเดินทางระหว่างประเทศ" หมายถึง การเดินเรือทะเลจากประเทศซึ่งอนุสัญญานี้ใช้บังคับไปยังท่าเรือนอกประเทศนั้นหรือกลับกันเพื่อการนี้ ดินแดนใดๆ ซึ่งกิจการระหว่างประเทศอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลภาคี หรือดินแดนใดซึ่งสหประชาชาติใช้อำนาจปกครองอยู่ให้ถือเสมือนว่า เป็นอีกประเทศหนึ่งต่างหาก

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

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

Article 3

Application

(1) The present Convention shall apply to the following ships engaged on international voyages:

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

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

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

(4) "ตันกรอสส์" หมายถึง ขนาดทั้งหมดของเรือซึ่งกำหนดตามข้อบังคับของอนุสัญญานี้

(5) "ตันเน็ต" หมายถึง ขนาดความจุที่ใช้ประโยชน์ของเรือซึ่งกำหนดตามข้อบังคับของอนุสัญญานี้

(6) "เรือใหม่" หมายถึง เรือที่วางกระดูกงู หรือมีช่วงเวลาการก่อสร้างระยะเดียวกันในวันหรือหลังวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ

(7) "เรือที่มีอยู่เดิม" หมายถึง เรือที่ไม่ใช่เรือใหม่

(8) "ความยาว" หมายถึง ความยาวร้อยละ 96 ของความยาวทั้งหมด บนเส้นแนวน้ำที่ร้อยละ 85 ของความลึกต่ำสุดเหนือกระดูกงู โดยวัดจากตอนบนของกระดูกงู หรือวัดจากความยาวจากด้านหน้าของทวนหัว ถึงแกนทางเสือที่เส้นแนวน้ำนั้น สุดแต่จะความยาวใดมากกว่า ถ้าเรือออกแบบให้กระดูกงูมีความลาดเอียง เส้นแนวน้ำที่ใช้วัดความยาว จะต้องใช้เส้นขนานกับเส้นแนวน้ำที่ออกแบบไว้

(9) "องค์การ" หมายถึง องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

ข้อ 3

การบังคับใช้

(1) อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือต่อไปนี้ที่เดินระหว่างประเทศ

(ก) เรือที่จดทะเบียนในประเทศที่รัฐบาลเป็นรัฐภาคี

(ข) เรือที่จดทะเบียนในดินแดนซึ่งอนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับตามความในข้อ 20 และ

(ค) เรือที่ไม่ได้จดทะเบียนแต่ชักธงของรัฐที่รัฐบาลเป็นรัฐภาคี

- (2) The present Convention shall apply to:
- (a) new ships;
 - (b) existing ships which undergo alterations or modifications which the Administration deems to be a substantial variation in their existing gross tonnage;
 - (c) existing ships if the owner so requests; and
 - (d) all existing ships, twelve years after the date on which the Convention comes into force, except that such ships, apart from those mentioned in (b) and (c) of this paragraph, shall retain their then existing tonnages for the purpose of the application to them of relevant requirements under other existing International Conventions.
- (3) Existing ships to which the present Convention has been applied in accordance with subparagraph (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 longitude 63 ° W

- (2) อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับ
- (ก) เรือใหม่
 - (ข) เรือที่มีอยู่เดิมซึ่งได้มีการดัดแปลงและปรับปรุงโดยเจ้าพนักงานถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงขนาดตันกรอสส์จากที่มีอยู่เดิมอย่างมาก
 - (ค) เรือที่มีอยู่เดิม ถ้าเจ้าของเรือร้องขอ และ
 - (ง) หลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้แล้ว 12 ปี เรือที่มีอยู่เดิมทั้งหมดนอกจากเรือที่กล่าวไว้ใน (ข) และ (ค) ของข้อนี้ ยังคงใช้ขนาดตันเดิม เพื่อจุดประสงค์ในการนำมาใช้ให้สอดคล้องกับความต้องการภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับเดิมอื่น ๆ ที่มีอยู่
- (3) เรือที่มีอยู่เดิม ซึ่งอนุสัญญานี้ใช้บังคับตาม (2) (ค) ของข้อนี้ จะต้องไม่กำหนดขนาดตันในภายหลังตามข้อกำหนดซึ่งเจ้าพนักงานใช้บังคับกับเรือเดินระหว่างประเทศก่อนที่อนุสัญญานี้จะใช้บังคับ

ข้อ 4
ข้อยกเว้น

- (1) อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ใช้บังคับกับ
- (ก) เรือรบ และ
 - (ข) เรือที่มีความยาวน้อยกว่า 24 เมตร (97 ฟุต)
- (2) อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับเรือที่เดินอยู่เฉพาะในเขต
- (ก) ทะเลสาบเกรทเลกส์ในทวีปอเมริกาเหนือ และแม่น้ำเซนต์ลอเรนซ์ ไปทางทิศตะวันออก จนถึงเส้นรัมน์ไลน์ซึ่งลากจากแคปเดส์โรเซียร์ถึงเวสพอยต์ เกาะแอนติคอสตี และทางทิศเหนือของเกาะแอนติคอสตีเส้นเมริเดียนลองจิจูด 63 องศา ตะวันตก

- (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.

- (ข) ทะเลแคสเปียน หรือ
- (ค) แม่น้ำเพลตา แม่น้ำอุรุกวัยไปทางทิศตะวันออกเฉียงจนถึงเส้นรัมน์ไลน์ที่ลากระหว่างเมือง ปุนตาราสา (คาโบ ซาน แอนโตนิโอ) อาร์เจนตินาและ -
เมืองปุนตาเดสเอสเต อุรุกวัย

ข้อ 5

เหตุสุดวิสัย

- (1) เรือซึ่งไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ เมื่อเริ่มออกเดินเรือ หากจำเป็นต้องออกนอกเส้นทางเดินเรือที่กำหนดไว้เดิมเนื่องจากอากาศแปรปรวน หรือเหตุสุดวิสัยอื่นไม่ต้องอยู่ใต้บังคับของข้อบังคับดังกล่าว
- (2) ในการบังคับใช้อนุสัญญานี้ รัฐบาลภาคีต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเส้นทางหรือความล่าช้าของเรืออันเนื่องมาจากอากาศแปรปรวนหรือเหตุสุดวิสัยอื่น ๆ ตามสมควร

ข้อ 6

การออกใบสำคัญรับรอง

การกำหนดขนาดตันกรอสส์และตันเน็ต จะต้องกระทำโดยเจ้าพนักงาน อย่างไรก็ตามเจ้าพนักงานอาจจะมอบหมายให้บุคคลหรือองค์การที่ยอมรับเป็นผู้กำหนดก็ได้ ในทุกกรณีเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องจะต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่ในการกำหนดขนาดตันกรอสส์ และตันเน็ตนั้น

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.

ข้อ 7

การออกใบสำคัญรับรอง

(1) ใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) ให้ออกแก่เรือทุกลำที่ได้รับการกำหนดขนาดตันกรอสส์และขนาดตันเน็ต ตามอนุสัญญานี้

(2) ใบสำคัญรับรองดังกล่าวต้องออกโดยเจ้าพนักงาน หรือบุคคลหรือองค์การที่ได้รับมอบอำนาจถูกต้องจากเจ้าพนักงานในทุกกรณีเจ้าพนักงานต้องรับผิดชอบในใบสำคัญรับรอนั้นอย่างเต็มที่

ข้อ 8

การออกใบสำคัญรับรองโดยรัฐบาลอื่น

(1) เมื่อได้รับการร้องขอจากรัฐบาลภาคีอื่น รัฐบาลภาคีอาจกำหนดขนาดตันกรอสส์และตันเน็ตของเรือ และออกหรือมอบอำนาจการออกใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) ให้แก่เรือได้ตามอนุสัญญานี้

(2) ให้ส่งสำเนาใบสำคัญรับรองและสำเนาคำนวณขนาดตันไปยังรัฐบาลผู้ร้องขอโดยเร็วที่สุด

(3) ใบสำคัญรับรองที่ออกให้เพื่อการนี้ ต้องมีคำแถลงว่าได้ออกให้ตามคำร้องขอของรัฐบาลของรัฐที่เรือลำนั้นชักธงอยู่ หรือจะชักธงในเวลาต่อไป และมีผลบังคับใช้ และได้รับการยอมรับเช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองซึ่งออกให้ตามข้อ 7

(4) ห้ามมิให้ออกใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) ให้กับเรือที่ชักธงของรัฐบาลซึ่งมิได้เป็นรัฐบาลภาคี

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 III

Article 10

Cancellation of Certificate

- (1) Subject to any exceptions provided in the Regulations, an International Tonnage Certificate (1969) shall cease to be valid and shall be cancelled by the Administration if alterations have taken place in the arrangement, construction, capacity, use of spaces, total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate, assigned load line or permitted draught of the ship, such as would necessitate an increase in gross tonnage or net tonnage.
- (2) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (3) of this Article.
- (3) Upon transfer of a ship to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the International Tonnage Certificate (1969) shall remain in force for a period not exceeding three months, or until the Administration issues another International Tonnage Certificate (1969) to replace it, whichever is the earlier. The Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the certificate

ข้อ 9

แบบของใบสำคัญรับรอง

- (1) ใบสำคัญรับรองต้องทำเป็นภาษาราชการของประเทศที่ออกใบสำคัญรับรองนั้นหนึ่งหรือหลายภาษา ถ้าภาษาที่ใช้มิใช่ภาษาทั้งภาษาอังกฤษ หรือภาษาฝรั่งเศส ต้องมีคำแปลกำกับข้อความเป็นภาษาหนึ่งภาษาใดดังกล่าวด้วย
- (2) แบบของใบสำคัญรับรองต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 3

ข้อ 10

การยกเลิกใบสำคัญรับรอง

- (1) ภายใต้อข้อยกเว้นที่บัญญัติไว้ในกฎข้อบังคับ ใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) จะหมดอายุและ ยกเลิกโดยเจ้าพนักงาน ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในเรื่องการจัดการโครงสร้าง ความจุ การใช้พื้นที่ จำนวนทั้งหมดของผู้โดยสารในเรือที่อนุญาตให้บรรทุกได้ ตามที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรองเรือโดยสาร แนวน้ำบรรทุกที่กำหนดหรืออัตรากินน้ำลึกของเรือ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะทำให้เพิ่มตันกรอสส์ และตันเน็ต
- (2) ใบสำคัญรับรองที่ออกให้โดยเจ้าพนักงานจะหมดอายุเมื่อเรือดังกล่าวเปลี่ยนไปชักธงของประเทศอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ใน (3) ของข้อนี้
- (3) เมื่อเรือได้เปลี่ยนไปชักธงประเทศอื่น ซึ่งเป็นรัฐบาลภาคี ใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) จะยังคงมีผลบังคับใช้ชั่วคราวเวลาไม่เกิน 3 เดือน หรือจนกว่าเจ้าพนักงานได้ออกใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) แทนใบเดิม แล้วแต่วิธีไหนจะเร็วกว่ากันรัฐบาลภาคีซึ่งเดิมเรื่อนั้นชักธงอยู่จะต้องส่งสำเนาใบสำคัญรับรองและสำเนาคำนวณขนาดตันที่มีอยู่ในเรือในขณะเปลี่ยนธงไปยังเจ้าพนักงานโดยเร็วที่สุด

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 present Convention as having the same validity as certificates issued by them.

Article 12

Inspection

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

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

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

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

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

ข้อ 11

การยอมรับใบสำคัญรับรอง

ให้ใบสำคัญรับรองที่ออกให้ภายใต้อำนาจของรัฐบาลภาคใดตามอนุสัญญาฉบับนี้ได้รับการยอมรับโดยรัฐบาลภาคอื่น และเพื่อทุกวัตถุประสงค์ในอนุสัญญานี้ ให้ถือใบสำคัญรับรองดังกล่าวมีผลสมบูรณ์เช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกให้โดยรัฐบาลภาคี นั้น

ข้อ 12

การตรวจสอบ

(1) เรือที่ชักธงของรัฐที่รัฐบาลเป็นภาคี เมื่ออยู่ในเมืองท่าของรัฐบาลภาคีอื่น จะต้องได้รับการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลภาคีนั้น การตรวจสอบนั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต เพื่อพิสูจน์ว่า

(ก) เรือนั้นมีใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) ที่ยังไม่หมดอายุ

(ข) ลักษณะส่วนสำคัญของเรือตรงกับที่กำหนดไว้ในใบสำคัญรับรอง

(2) ไม่ว่ากรณีใด ๆ การตรวจสอบนั้นต้องไม่เป็นสาเหตุทำให้เรือนั้นล่าช้า

(3) ถ้าการตรวจสอบว่าส่วนสำคัญของเรือแตกต่างไปจากที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ(1969) จนทำให้ขนาดตันกรอสส์ หรือตันเน็ตเพิ่มขึ้น จะต้องแจ้งไปยังรัฐบาลของประเทศที่เรือนั้นชักธงอยู่โดยไม่ล่าช้า

Article 13

Privileges

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

Article 14

Prior Treaties, Conventions and Arrangements

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

- (a) ships to which the present Convention does not apply; and
- (b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

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

Article 15

Communication of Information

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

- (a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments ;
- (b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and :

ข้อ 13

สิทธิประโยชน์

สิทธิประโยชน์ตามอนุสัญญานี้ไม่อาจยกขึ้นให้เป็นผลดีแก่เรือใด ๆ เว้นแต่เรือนั้นจะมีใบสำคัญรับรองซึ่งยังไม่หมดอายุภายใต้อนุสัญญานี้

ข้อ 14

สนธิสัญญา อนุสัญญา และข้อตกลงที่มีอยู่ก่อน

(1) สนธิสัญญา อนุสัญญา และข้อตกลงทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับขนาดตันซึ่งบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันระหว่างรัฐบาลภาคีของอนุสัญญานี้ ยังคงมีผลเต็มที่และสมบูรณ์ต่อไป ตลอดจนอายุของกรรมสารเหล่านั้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ

(ก) เรือซึ่งไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ และ

(ข) เรือซึ่งอยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่อนุสัญญานี้มิได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน

(2) อย่างไรก็ตามว่า สนธิสัญญา อนุสัญญา หรือข้อตกลงดังกล่าวขัดหรือแย้งกับความในอนุสัญญานี้ ให้ใช้ความในอนุสัญญานี้แทนเท่าที่ขัด หรือแย้งกันนั้น

ข้อ 15

การติดต่อข่าวสาร

รัฐบาลภาคีต้องดำเนินการติดต่อและส่งมอบสิ่งต่อไปนี้ให้กับองค์การ

(ก) ตัวอย่างใบสำคัญรับรองที่ออกภายใต้ความในอนุสัญญานี้ เป็นจำนวนเพียงพอเพื่อแจกจ่ายไปยังรัฐบาลภาคี

(ข) กฎหมาย คำสั่ง พระราชกฤษฎีกา ระเบียบข้อบังคับ และกรรมสารอื่น ๆ ซึ่งได้ตราขึ้นในเรื่องต่าง ๆ ภายในขอบเขตของอนุสัญญานี้ และ

(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 percent of the gross tonnage of

(ค) รายชื่อหน่วยงานเอกชน ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ทำหน้าที่ในนามของเจ้าพนักงานในเรื่องขนาดตัน เพื่อแจกจ่ายให้กับรัฐบาลภาคี

ข้อ 16

การลงนาม การยอมรับ และการภาคยานุวัติ

(1) อนุสัญญาฉบับนี้เปิดให้ลงนามเป็นเวลา 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ.1969 และหลังจากนั้นจะยังคงเปิดให้ภาคยานุวัติ รัฐบาลของประเทศสมาชิกแห่งองค์การสหประชาชาติหรือทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ หรือทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศหรือภาคีแห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศสามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้โดย

- (ก) การลงนามโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับการยอมรับ
- (ข) การลงนามโดยมีข้อสงวนเกี่ยวกับการยอมรับแล้วตามด้วยการยอมรับ หรือ
- (ค) การภาคยานุวัติ

(2) การยอมรับ หรือการภาคยานุวัติ มีผลโดยการส่งมอบตราสารการยอมรับหรือการภาคยานุวัติต่อองค์การซึ่งองค์การจะแจ้งไปยังรัฐบาลทั้งหมดที่ได้ลงนามในอนุสัญญานี้ หรือที่ได้ภาคยานุวัติแล้วให้ทราบถึงการยอมรับ หรือการภาคยานุวัติรายใหม่ของแต่ละประเทศรวมทั้งแจ้งวันที่ส่งมอบตราสารด้วย องค์การจะแจ้งไปยังรัฐบาลต่าง ๆ ซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญาเรียบร้อยแล้ว ถึงการลงนามที่จะมีผลบังคับใช้ ภายในหกเดือน หลังจากวันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ.1969

ข้อ 17

การมีผลใช้บังคับ

(1) อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นยี่สิบสี่เดือน หลังจากวันที่รัฐบาลของรัฐต่าง ๆ ไม่น้อยกว่ายี่สิบห้ารัฐ มีกองเรือค้าซึ่งมีจำนวนตันกรอสส์ของเรือรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละหกสิบห้าของเรือค้าทั่วโลก คัดลงนามโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับการยอมรับหรือได้ส่งมอบตราสารการยอมรับ หรือ

the world's merchant shipping have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accessio in accordance with Article 16. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

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

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

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

Article 18

Amendments

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

การภาคยานุวัติ ตามข้อ 16 องค์การจะแจ้งไปยังรัฐบาลทั้งหมดที่ได้ลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ให้ทราบถึงวันที่ที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ

(2) สำหรับรัฐบาลที่ได้ส่งมอบตราสารการยอมรับ หรือการภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ภายในยี่สิบสี่เดือนตามที่กำหนดใน(1) ของข้อนี้ให้การยอมรับหรือการภาคยานุวัติ มีผลทันทีในวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับหรือสามเดือนภายหลังจากวันส่งมอบตราสารการยอมรับหรือการภาคยานุวัติแล้วแต่ว่าวันใดจะต่ำกว่า

(3) สำหรับรัฐบาลที่ส่งมอบตราสารการยอมรับ หรือการภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ หลังวันซึ่งอนุสัญญามีผลบังคับใช้ให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับต่อรัฐบาลนั้นเมื่อพ้นสามเดือนภายหลังจากวันส่งมอบตราสารดังกล่าว

(4) หลังจากวันซึ่งได้ดำเนินการต่าง ๆ อันจำเป็นเพื่อให้การแก้ไขอนุสัญญานี้มีผลบังคับ หรือหลังจากวันซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความจำเป็นตามข้อ 18 (2) (ข) รวมทั้งมีการยอมรับเป็นเอกฉันท์ซึ่งการแก้ไขนั้นแล้วตราสารการยอมรับหรือการภาคยานุวัติที่ส่งมอบไว้จะถือว่าให้ใช้บังคับกับอนุสัญญาที่ได้แก้ไขนี้ด้วย

ข้อ 18

การแก้ไขอนุสัญญา

(1) อนุสัญญาฉบับนี้อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมตามข้อเสนอของรัฐบาลภาคีอนุสัญญาตามวิธีการใดวิธีการหนึ่งที่ระบุไว้ในข้อนี้

- (2) Amendment by unanimous acceptance:
- (a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.
- (b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within twenty-four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

(3) Amendment after consideration in the Organization:

- (a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.
- (b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(2) การแก้ไขโดยการยอมรับอย่างเป็นเอกฉันท์

- (ก) เมื่อรัฐบาลภาคีร้องขอให้องค์การแจ้งข้อเสนอแก้ไขอนุสัญญานี้ของรัฐบาลภาคีนั้นไปยังรัฐบาลภาคีเพื่อให้พิจารณาการยอมรับอย่างเป็นเอกฉันท์

- (ข) ให้การแก้ไขใด ๆ ดังกล่าวมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 12 เดือน ภายหลังจากวันที่ได้มีการยอมรับโดยรัฐบาลภาคีทั้งหมดแล้วเว้นแต่จะได้ออกเสียงให้ใช้บังคับในวันก่อนหน้านั้น รัฐบาลภาคีที่มีได้แจ้งยอมรับหรือปฏิเสธการแก้ไขดังกล่าวมายังองค์การ ภายใน 24 เดือน นับตั้งแต่วันที่องค์การได้แจ้งครั้งแรก ให้ถือว่ายอมรับการแก้ไขนั้น

(3) การแก้ไขหลังการพิจารณาในองค์การ

- (ก) เมื่อรัฐบาลภาคีหนึ่งร้องขอให้มีการพิจารณาข้อเสนอขอแก้ไขอนุสัญญานี้ในองค์การ ถ้ามีมติรับโดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของสมาชิก คณะกรรมการความปลอดภัยในการเดินเรือขององค์การที่เข้าประชุมและออกเสียงให้แจ้งการแก้ไขดังกล่าวไปยังสมาชิกขององค์การและรัฐบาลภาคีทั้งหมดเป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือนก่อนการพิจารณา โดยสมาชิกขององค์การ
- (ข) ถ้ามีมติรับ โดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของผู้เข้าประชุมสมาชิกและออกเสียงให้องค์การแจ้งการแก้ไขไปยังรัฐบาลภาคีทั้งหลายเพื่อให้มีการยอมรับ

(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 subparagraph (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 the 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.

(ค) ข้อแก้ไขดังกล่าวมีผลใช้บังคับ เมื่อพ้นกำหนด 12 เดือนภายหลังจากวันที่ได้มีการยอมรับโดยเสียงสองในสามของรัฐบาลภาคี การแก้ไขนี้มีผลใช้บังคับต่อรัฐบาลภาคีทั้งหลายเว้นแต่รัฐบาลที่ทำคำประกาศไม่ยอมรับข้อแก้ไอนั้นก่อนวันที่ข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับ

(ง) สมัชชาโดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของสมัชชาที่เข้าประชุมและออกเสียง ซึ่งรวมถึงจำนวนสองในสามของรัฐบาลที่มีผู้แทนในคณะกรรมการความปลอดภัยในการเดินเรือที่เข้าประชุมและออกเสียงในสมัชชาอาจเสนอให้ลงความเห็นขณะลงมติยอมรับว่า การแก้ไขนั้นมีลักษณะสำคัญมากจนรัฐบาลภาคีใดที่ออกประกาศตาม (ค) และมิได้ให้การยอมรับการแก้ไขอนุสัญญาภายในกำหนดเวลาสิบสองเดือนหลังจากการแก้ไขนั้นมีผลใช้บังคับต้องหมดสภาพเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าว การลงมติเช่นนี้ต้องได้รับการยอมรับโดยสองในสามของรัฐบาลภาคีอนุสัญญานี้เสียก่อน

(จ) ความในวรรคนี้ไม่ห้ามรัฐบาลภาคีที่ได้เคยเสนอให้มีการแก้ไขอนุสัญญาภายใต้วิธีการตามวรรคนี้ที่จะเปลี่ยนไปเลือกปฏิบัติตาม (2) หรือ (4) ของข้อนี้เมื่อรัฐบาลนั้นเห็นสมควร

(4) การแก้ไขโดยที่ประชุม

(ก) เมื่อมีการร้องขอจากรัฐบาลภาคีหนึ่ง และรัฐบาลภาคีอื่นอย่างน้อยหนึ่งในสามเห็นด้วย องค์การจะเรียกประชุมรัฐบาลเพื่อพิจารณาแก้ไขอนุสัญญานี้

- (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.

- (ข) องค์การจะแจ้งข้อแก้ไขทั้งหลาย ซึ่งที่ประชุมมีมติรับโดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของรัฐบาลภาคีที่เข้าประชุมและออกเสียงไปยังรัฐบาลภาคีทั้งหมด เพื่อให้มีการยอมรับ
- (ค) ข้อแก้ไขดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสิบสองเดือนภายหลังจากวันที่จำนวนสองในสามของรัฐบาลภาคีให้การยอมรับและมีผลใช้บังคับต่อรัฐบาลภาคีทั้งหลาย เว้นแต่รัฐบาลภาคีซึ่งประกาศไม่ยอมรับข้อแก้ไขนั้นก่อนวันที่ข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับ
- (ง) โดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของผู้ที่เข้าประชุมและออกเสียงซึ่งจัดขึ้นตาม (ก) อาจลงความเห็นในขณะลงมติยอมรับว่า การแก้ไขนั้นมีลักษณะสำคัญมากจนรัฐบาลภาคีใดที่ออกประกาศตาม (ค) และมีได้ให้การยอมรับการแก้ไขอนุสัญญา - ภายในกำหนดเวลาสิบสองเดือนภายหลังจากวันที่มีผลใช้บังคับต้องหมดสภาพการเป็นภาคีของอนุสัญญานั้นเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าว
- (5) ให้องค์การแจ้งให้รัฐบาลภาคีทั้งหมดทราบถึงการแก้ไขใดๆ ที่มีผลใช้บังคับตามความในข้อนี้ พร้อมด้วยวันที่การแก้ไขนั้นจะมีผลใช้บังคับ
- (6) การให้การยอมรับหรือการประกาศตามความในข้อนี้ - ให้การยอมรับหรือการประกาศตามความในข้อนี้ต้องส่งมอบตราสารไว้กับองค์การ ซึ่งองค์การต้องแจ้งไปยังรัฐบาลภาคีทั้งหลายถึงการได้รับการยอมรับและการประกาศนั้น

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

ข้อ 19

การบอกเลิก

- (1) รัฐบาลภาคใด ๆ อาจบอกเลิกการเป็นภาคีอนุสัญญานี้ได้ตลอดเวลาเมื่อพ้นระยะเวลาห้าปี นับแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับกับรัฐบาลนั้น
- (2) การบอกเลิกมีผลโดยการส่งมอบตราสารไว้กับองค์การซึ่งองค์การต้องแจ้งไปยังรัฐบาลภาคีอื่น ๆ ทั้งหลายถึงการบอกเลิก ซึ่งได้รับและวันที่ที่ได้รับ
- (3) การบอกเลิกจะมีผลเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปี นับแต่วันที่องค์การได้รับหนังสือแจ้ง หรือนานกว่านั้นตามที่อาจระบุไว้ในหนังสือแจ้ง

ข้อ 20

ดินแดนต่าง ๆ

- (1) (ก) องค์การสหประชาชาติ ในกรณีที่ได้รับผิดชอบการปกครองดินแดนใดหรือรัฐบาลภาคใดซึ่งรับผิดชอบในกิจการระหว่างประเทศของดินแดนแห่งหนึ่ง บริหารหรือกับดินแดนนั้น หรือ ดำเนินมาตรการที่เหมาะสม โดยมีชักจูงเพื่อขยายการบังคับใช้อนุสัญญานี้ไปยังดินแดนนั้นและอาจประกาศให้อนุสัญญาขยายการบังคับใช้กับดินแดนนั้นเมื่อใดก็ได้ โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังองค์การ
- (ข) อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้กับดินแดนที่มีชื่ออยู่ในหนังสือแจ้งนั้นนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง หรือนับแต่วันอื่นใดที่อาจระบุไว้ในหนังสือแจ้งนั้น

(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.

(2) (ก) องค์การสหประชาชาติหรือรัฐบาลภาคีที่ได้ ทำการ ประกาศตาม (1) (ก) ของข้อนี้แล้วนั้นอาจประกาศ โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังองค์การ - ทุกเมื่อภายหลังกำหนดเวลาห้าปี นับแต่วันที่ - อนุสัญญานี้ได้ขยายการบังคับใช้ไปยังดินแดนนั้น เพื่อบอกเลิกการบังคับใช้อนุสัญญานี้ต่อดินแดน ดังกล่าว

(ข) อนุสัญญานี้จะเลิกการขยายการบังคับใช้ใน ดินแดนใด ๆ ซึ่งระบุในการแจ้งภายหลังทันที - กำหนดเวลาหนึ่งปีหรือนานกว่านั้นตามที่อาจระบุ ไว้ นับแต่วันที่องค์การได้รับแจ้ง

(3) องค์การต้องแจ้งให้บรรดารัฐบาลภาคีทั้งหลายทราบถึง การบังคับใช้อนุสัญญานี้ไปยังดินแดนใดๆตามความในข้อ

(1) ของข้อนี้ และการยุติการบังคับใช้เช่นนั้นตามความใน

(2) โดยแต่ละกรณีให้ระบุวันที่อนุสัญญามีผลบังคับใช้ หรือ วันที่จะยุติการใช้บังคับด้วย

ข้อ 21

การเก็บและการลงทะเบียน

(1) ให้ส่งมอบอนุสัญญานี้ไว้กับองค์การและเลขาธิการของ องค์การจะส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องไปยังรัฐบาลผู้ลงนาม และรัฐบาลที่ภาคยานุวัติอนุสัญญาทุกรัฐบาล

(2) ทันทีที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ให้องค์การนำ อนุสัญญานี้ไปจดทะเบียน ตามความในข้อ 102 แห่งกฎบัตร สหประชาชาติ

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.

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

ข้อ 22

ภาษา

อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษและฝรั่งเศส ทั้งสองภาษาถูกต้องเท่าเทียมกันและให้จัดทำคำแปลเป็นภาษารัสเซียและภาษาสเปนและให้ส่งมอบพร้อมต้นฉบับที่ลงนามไว้แล้ว

เพื่อเป็นพยานในการตกลงนี้ ผู้ลงนามข้างล่างซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตน เพื่อการนั้นได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำ ณ กรุงลอนดอน วันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ. 1969

ANNEX 2
REGULATIONS FOR DETERMINING
GROSS AND NET TONNAGES OF SHIPS

Regulation 1

General

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

Regulation 2

Definitions of Terms used in the Annexes

(1) Upper Deck

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

ภาคผนวกที่ 2
กฎที่ใช้ในการกำหนดตันกรอสส์และตันเน็ตของเรือ

กฎที่ 1

ทั่วไป

- (1) ขนาดตันของเรือประกอบด้วยตันกรอสส์ และตันเน็ต
- (2) ขนาดตันกรอสส์และตันเน็ตต้องกำหนดตามบทบัญญัติของกฎเหล่านี้
- (3) ขนาดตันกรอสส์และตันเน็ตของเรือที่มีรูปร่างแปลก ซึ่งโครงสร้างของเรือ ทำให้เจ้าพนักงานใช้ข้อกำหนดของกฎนี้ไม่สมเหตุสมผลหรือใช้ปฏิบัติไม่ได้ให้กำหนดขนาดตันโดยเจ้าพนักงาน เมื่อได้กำหนดขนาดตันของเรือแล้ว เจ้าพนักงานต้องแจ้งไปยังองค์การถึงรายละเอียดของวิธีการที่ใช้เพื่อจุดประสงค์นั้นเพื่อแจ้งไปยังรัฐบาลภาคีเพื่อทราบ

กฎที่ 2

คำจำกัดความของคำที่ใช้ในภาคผนวก

(1) ดาดฟ้าชั้นบน

ดาดฟ้าชั้นบน คือ ดาดฟ้าชั้นบนสุดที่โดนคลื่นและลม ซึ่งมีเครื่องปิดอย่างถาวรปิดช่องเปิดในส่วนที่สัมผัสกับคลื่นและลม และช่องเปิดข้างตัวเรือได้ดาดฟ้านี้ติดตั้งเครื่องปิดที่ผนึกน้ำอย่างถาวรในเรือที่มีดาดฟ้าชั้นบนยกเป็นขั้น ๆ เส้นต่ำสุดของดาดฟ้าเปิดและส่วนต่อเนื่องของเส้นดังกล่าวซึ่งขนานไปกับส่วนบนของดาดฟ้าถือเสมือนว่าเป็นดาดฟ้าชั้นบน

(2) Moulded Depth

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

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

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

(3) Breadth

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

(4) Enclosed Space

Enclosed spaces are all those spaces which are bounded by the ship's hull, by fixed or portable partitions or bulkheads, by decks or coverings other than permanent or movable

(2) ส่วนลึก

(ก) ส่วนลึก คือ ระยะทางตั้งที่วัดจากส่วนบนของกระดูกงูขึ้นไปถึงใต้ดาดฟ้าชั้นบนที่ข้างเรือ สำหรับเรือที่ต่อด้วยไม้หรือวัสดุหลายชนิดให้วัดจากขอบล่างของรางลื่นกระดูกงู สำหรับเรือที่มีรูปหน้าตัดกลางลำส่วนล่างมีลักษณะเว้า หรือเรือที่มีแผ่นเหล็กตัวเรือแผ่นที่ต่อจากกระดูกงูหนามาก ให้วัดความลึกจากจุดที่เส้นระดับห้องเรือของแผ่นเหล็กตัดกับด้านข้างของกระดูกงู

(ข) สำหรับเรือที่มีขอบกราบเรือโค้ง การวัดความลึกต้องวัดจากจุดตัดของเส้นดาดฟ้ากับเส้นเปลือกตัวเรือด้านข้าง ต่อกออกไปเหมือนกับว่าเรือมีขอบกราบเป็นมุม

(ค) สำหรับเรือที่มีดาดฟ้าชั้นบนเป็นดาดฟ้ายกและดาดฟ้าส่วนที่ยกขึ้นนั้นคลุมจุดที่ใช้วัดความลึก ให้วัดความลึกถึงเส้นที่ต่อออกมาจากส่วนล่างของดาดฟ้า ตามแนวที่ขนานกับส่วนที่ยก

(3) ส่วนกว้าง

ส่วนกว้าง คือ ส่วนที่กว้างที่สุดของเรือโดยวัด ณ กึ่งกลางลำเรือ ถึงเส้นขอบนอกกึ่งสำหรับเรือที่มีเปลือกเป็นโลหะ และสำหรับเรือที่เปลือกเรือเป็นวัสดุอย่างอื่นให้วัดถึงผิวนอกตัวเรือ

(4) ปริมาตรส่วนที่ปิด

ปริมาตรส่วนที่ปิด คือ ปริมาตรทั้งหมดซึ่งถูกล้อมรอบโดยเปลือกตัวเรือ โดยผนังแบ่งที่ติดประจำหรือเคลื่อนที่ได้ หรือโดยฝาผนังโดยดาดฟ้าหรือที่ปิดอื่น ๆ ที่มีใ้ผ้าใบที่ติดประจำหรือเคลื่อนที่ได้ไม่ว่าของเจ้าของ

awnings.No break in a deck, nor any opening in the ships'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

คาดฟ้าหรือช่องเปิดใด ๆ ของเปลือกตัวเรือที่คาดฟ้าหรือที่ฝาปิดห้อง หรือที่บนผนังแบ่ง หรือที่ผนังกันอีกทั้งการที่ไม่มีผนังแบ่งหรือผนังกัน จะไม่มีผลในการรวมปริมาตรเหล่านี้ไว้ในปริมาตรส่วนที่ปิด

(5) ปริมาตรที่ไม่นับรวม

แม้ว่าจะบัญญัติไว้ในข้อ (4) ของกฎนี้ ปริมาตรที่กล่าวถึงในข้อย่อย (ก) ถึง (จ) ซึ่งอยู่ในข้อนี้ เรียกว่า ปริมาตรที่ไม่นับรวม และจะไม่รวมเข้ากับปริมาตรส่วนที่ปิด นอกจากปริมาตรใด ๆ เช่นว่านี้อย่างน้อยที่สุดมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ในสามลักษณะข้างล่างนี้จึงจะถือว่าเป็นปริมาตรส่วนที่ปิด :

- พื้นที่ที่ติดตั้งชั้นหรือเครื่องอื่น ๆ สำหรับยึดโยงสินค้า หรือเก็บของ
- ช่องเปิดที่ติดตั้งเครื่องปิดใด ๆ
- โครงสร้างที่สร้างให้สามารถปิดช่องเปิดนั้นได้

(ก) (1) ปริมาตรภายในผนังตั้งที่อยู่ตรงข้ามกับปลายเปิดด้านหนึ่งซึ่งเปิดจากคาดฟ้าถึงคาดฟ้า ยกเว้นผนังกันซึ่งยื่นเลยคานรับคาดฟ้าที่อยู่ติดกันลงมาไม่เกิน 25 มม. (1 นิ้ว) ช่องเปิดนั้นต้องมีความกว้างเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 90 ของความกว้างคาดฟ้าที่แนวช่องเปิดของปริมาตรนั้น ข้อกำหนดนี้ใช้เพื่อกันปริมาตรระหว่างปลายช่องเปิดที่แท้จริงกับแนวที่ขนานกับแนวปากช่องเปิดหรือด้านหน้าของช่องเปิด ในระยะห่างจากปากช่องเปิดเท่ากับครึ่งหนึ่งของความกว้างคาดฟ้าที่แนวปากช่องเปิด ไม่ต้องนับรวมเข้าในปริมาตรส่วนปิด (รูปที่ 1 บทแทรกที่ 1)

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

(ก) (2) ถ้าความกว้างของปริมาตรนั้นน้อยกว่าร้อยละ 90 ของความกว้างดาดฟ้าจะโดยการจัดการอย่างไรก็ตาม ยกเว้นเหตุจากแผ่นเหล็กภายนอกตัวเรือสอบเข้าหากัน ปริมาตรระหว่างแนวช่องเปิดและแนวที่ลากขนานผ่านจุดที่มีความกว้างตามขวางเท่ากับหรือน้อยกว่า 90 เปอร์เซ็นต์ ของความกว้างดาดฟ้าเท่านั้นที่จะถูกกันออกจากปริมาตรของปริมาตรส่วนเปิดได้ (รูป 2 3 และ 4)

(ก) (3) ถ้ามีช่องซึ่งเปิดหมดคนอกจากมีกราบอ่อนหรือราวเปิดแยกที่วาง 2 แห่งออกจากกัน การกันปริมาตรแห่งหนึ่งทั้ง 2 แห่ง ตามที่ให้ทำได้โดยวรรคย่อย (ก) (1) และ/หรือ (ก) (2) การกันดังกล่าวจำไม่ใช่ ถ้าการแยกระหว่างปริมาตร 2 แห่งนั้นมีระยะห่างน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของความกว้างน้อยที่สุดของดาดฟ้าตรงส่วนแยก (รูป 5 และ 6)

(ข) ถ้าปริมาตรภายใต้ดาดฟ้าตอนบนเปิดออกสู่คลื่นและลม ไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งต่อกับตัวเรือทางด้านข้างที่เปิด นอกเหนือไปจากเหล็กตั้งฉากที่จำเป็นสำหรับเป็นเสาค้ำ ในปริมาตรดังกล่าวนั้นอาจติดตั้งราวลูกกรง กราบอ่อนและแผ่นเหล็กปิดกันตอนปลายด้านบน ต้องไม่น้อยกว่า 0.75 เมตร (2.5 ฟุต) หรือเศษ 1 ส่วน 3 ของความสูงของปริมาตรที่วางนั้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน

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).

(ค) ปริมาตรในผนังตั้งกราบจรดกราบ มีด้านข้างทั้งสองเปิดสูงไม่น้อยกว่า 0.75 เมตร (2.5 ฟุต) หรือเศษหนึ่งส่วนสามของความสูงของผนังแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ถ้าพื้นที่ในระหว่างผนังมีช่องเปิดข้างเดียว พื้นที่ซึ่งจะไม่นำไปรวมกับปริมาตรปิดจะจำกัดอยู่ในเรือจากด้านเปิดเข้าไปไม่เกินครึ่งหนึ่งของความกว้างคาดฟ้าที่อยู่ตรงกับช่องเปิด (รูป 8 บทแทรกที่ 1)

(ง) ปริมาตรในผนังตั้งข้างใต้ช่องเปิดซึ่งไม่มีเครื่องปิดบนคาดฟ้าข้างบน โดยมีข้อแม้ว่าช่องเปิดนั้นเปิดสู่คลื่นและลม และปริมาตรที่จะไม่นับรวมกับปริมาตรปิดนั้นจำกัดเฉพาะพื้นที่ตรงช่องเปิด

(จ) ปริมาตรที่ผนังกันเว้าลึกเข้ามาซึ่งเปิดสู่คลื่นและลม และช่องเปิดสูงจากคาดฟ้าถึงคาดฟ้า โดยไม่มีเครื่องปิด มีเงื่อนไขว่า ความกว้างภายในต้องไม่มากกว่าความกว้างของปากทางเข้า และความลึกเข้าไปไม่มากกว่าสองเท่าของความกว้างปากทางเข้า

(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:

$$GT = K1 V$$

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

$$K1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V$$

(or as tabulated in Appendix 2).

(6) คนโดยสาร

คนโดยสาร คือ บุคคลที่อยู่บนเรือ เว้นแต่
(ก) นายเรือ และลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่ได้จ้าง
หรือให้ทำธุรกิจเกี่ยวกับเรื่อนั้นบนเรือ และ

(ข) เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี

(7) ะวางสินค้า

ะวางสินค้าที่ต้องคิดรวมในการคำนวณตันเน็ต เป็นปริมาตรที่ปิดซึ่งเหมาะสมสำหรับขนส่งสินค้า ซึ่งจะต้องขนถ่ายออกจากเรือ โดยมีเงื่อนไขว่า ปริมาตรดังกล่าวจะต้องคิดรวมไปในการคำนวณ ตันกรอสส์ ะวางสินค้านี้จะต้องมีการรับรอง โดยติดเครื่องหมายถาวรด้วยตัวอักษร CC (Cargo compartment) ไว้ที่ที่สามารถเห็นได้ง่าย และตัวอักษรมีความสูงไม่น้อยกว่า 100 มิลลิเมตร (4 นิ้ว)

(8) การผนึกลมฟ้าอากาศ

การผนึกลมฟ้าอากาศ หมายความว่า ในสภาพ ท้องทะเลใด ๆ น้ำทะเลจะไม่สามารถเข้าไปใน เรือได้

กฎที่ 3

ตันกรอสส์

ขนาดตันกรอสส์ (GT) ของเรือ หาได้จากสูตร
ข้างล่างนี้

$$GT = K1 V$$

V = ปริมาตรส่วนที่ปิดทั้งหมดของเรือเป็น
ลูกบาศก์เมตร

$$K1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V$$

(หรือตามตารางในบทแทรกที่ 2)

Regulation 4**Net Tonnage**

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

$$NT = K2 Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + K3 \left(N1 + \frac{N2}{10}\right)$$

in which formula:

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

greater than unity;

(b) the term $K2 Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ 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:

Vc = total volume of cargo spaces in cubic metres,

$$K2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} Vc$$

(or as tabulated in Appendix 2),

$$K3 = 1.25 \frac{GT + 10,000}{10,000}$$

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,

$N1$ = number of passengers in cabins with not more than 8 berths,

$N2$ = number of other passengers,

$N1 + N2$ = total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate, when $N1 + N2$ is less than 13, $N1$ and $N2$ shall be taken as zero,

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

กฎที่ 4**ตันเน็ต**

(1) ตันเน็ต (NT) ของเรือคำนวณได้จากสูตรข้างล่างนี้

$$NT = K2 Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + K3 \left(N1 + \frac{N2}{10}\right)$$

จากสูตรนี้

(ก) ค่าของ $\left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ ต้องไม่มากกว่า 1

(ข) ค่าของ $K2 Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ ต้องไม่น้อยกว่า 0.25 GT

และ

(ค) NT ต้องไม่น้อยกว่า 0.30 GT ซึ่ง

Vc = ปริมาตรทั้งหมดของระวางสินค้าเป็นลูกบาศก์เมตร

$$K2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} Vc$$

(หรือตามตารางบทแทรกที่ 2)

$$K3 = 1.25 \frac{GT + 10,000}{10,000}$$

D = ส่วนลึกที่กึ่งกลางลำเรือเป็นเมตรตามกฎที่ 2(2)

d = ระดับกินน้ำลึกกลางลำเป็นเมตร ตามข้อ (2) ของกฎนี้

$N1$ = จำนวนของคนโดยสารในห้อง ซึ่งไม่มากกว่า 8 คน

$N2$ = จำนวนผู้โดยสารอื่น

$N1 + N2$ = จำนวนคนโดยสารทั้งหมด ซึ่งอนุญาตให้บรรทุกได้ ซึ่งระบุไว้ในใบสำคัญรับรองเรือบรรทุกคนโดยสาร เมื่อ $N1 + N2$ น้อยกว่า 13 ให้ถือว่า $N1$ และ $N2$ มีค่าเป็นศูนย์

GT = ตันกรอสส์ของเรือซึ่งหาได้ตามกฎที่ 3

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

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

Regulation 5

Change of Net Tonnage

- (1) When the characteristics of a ship, such as V, 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 character-

(2) ระดับกินน้ำลึก (d) ซึ่งอ้างถึงใน (1) ของกฎนี้จะต้องเป็นระดับกินน้ำลึกกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

- (ก) สำหรับเรือซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุกมีผลใช้บังคับระดับกินน้ำลึกเท่ากับเส้นแนวน้ำบรรทุกเขตร้อน (ยกเว้นเส้นแนวน้ำบรรทุกสูง) ที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญา
- (ข) สำหรับเรือบรรทุกคนโดยสาร ระดับกินน้ำลึกเท่ากับเส้นแนวน้ำตามหลักการแบ่งกันตัวเรือที่อยู่ต่ำสุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ซึ่งมีผลใช้บังคับ หรือข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ซึ่งนำมาใช้บังคับ
- (ค) สำหรับเรือซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุกไม่ใช้บังคับ แต่มีการกำหนดแนวน้ำบรรทุกตามข้อกำหนดของรัฐนั้น ๆ ระดับกินน้ำลึกเท่ากับแนวน้ำบรรทุกเขตร้อนตามที่กำหนดให้
- (ง) สำหรับเรือซึ่งไม่ได้กำหนดแนวน้ำบรรทุก แต่ระดับกินน้ำลึกจำกัดภายใต้ข้อกำหนดของรัฐนั้น ๆ ให้คิดระดับกินน้ำลึกสูงสุดที่อนุวัติ
- (จ) สำหรับเรืออื่น ๆ ให้คิด 75 เปอร์เซ็นต์ ของส่วนลึก ณ กึ่งกลางลำเรือตามกฎที่ 2(2)

กฎที่ 5

การเปลี่ยนแปลงตันเน็ต

- (1) เมื่อลักษณะของเรือ เช่น V, Vc, d, N1 หรือ N2 ตามกฎที่ 3 และ 4 ได้เปลี่ยนแปลง และการเปลี่ยนแปลงนั้น มีผลทำให้เกิดการเพิ่มตันเน็ต ซึ่งกำหนดตามกฎที่ 4 ตันเน็ตของเรือตามลักษณะเรือที่เปลี่ยนไป จะต้องกำหนดและนำไปใช้โดยเร็ว

istics shall be determined and shall be applied without delay.

(2) A ship to which load line referred to in sub-paragraphs (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 alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply;

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

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

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

(2) เรือซึ่งกำหนดเส้นแนวน้ำบรรทุกตามกฎที่ 4 (2) (ก) และ (2) (ข) จะมีขนาดตันเน็ตได้เพียงขนาดเดียว ซึ่งคำนวณได้ตามกฎที่ 4 และขนาดตันเน็ตนั้น จะเป็นขนาดตันเน็ตที่ใช้กับเส้นแนวน้ำบรรทุกสำหรับการค้าของเรือนั้น

(3) เมื่อลักษณะของเรือเช่น V, Vc, d, N1 หรือ N2 ตามกฎที่ 3 และ 4 ได้เปลี่ยนแปลง หรือเมื่อเส้นแนวน้ำที่กำหนดให้เหมาะสมตาม (2) ของกฎนี้ได้เปลี่ยนไป อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนการค้าของเรือนั้น และการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ มีผลทำให้ขนาดตันเน็ตลดลงตามกฎที่ 4 ต้องไม่ออกใบสำคัญรับรองขนาดตันระหว่างประเทศ (1969) ฉบับใหม่ที่มีขนาดตันเน็ตที่คำนวณได้รวมอยู่ ด้วย จนกว่าจะครบ 12 เดือน นับตั้งแต่วันที่ได้ออกใบสำคัญรับรองฉบับเดิม โดยมีข้อแม้ว่าข้อกำหนดเหล่านี้ไม่ใช้บังคับ ในกรณีต่อไปนี้

(ก) ถ้าเรือได้เปลี่ยนไปชักธงของประเทศอื่น หรือ

(ข) ถ้าเรือได้ผ่านการเปลี่ยนแปลงหรือตัดแปลง ซึ่งเจ้าพนักงานเชื่อว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะส่วนสำคัญ เช่น การเคลื่อนย้ายโครงสร้างตัวเรือเหนือดาดฟ้า ซึ่งทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงเส้นแนวน้ำบรรทุกเดิมหรือ

(ค) เรือบรรทุกคนโดยสาร ซึ่งใช้บรรทุกคนโดยสารที่ไม่มีห้องเป็นจำนวนมากในกรณีพิเศษ เช่น การขนส่งผู้แสวงบุญ

Regulation 6

Calculation of Volumes

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

Regulation 7

Measurement and Calculation

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

กฎที่ 6

การคำนวณปริมาตร

- (1) ปริมาตรทั้งหมดที่ใช้ในการคำนวณตันกรอสส์และตันเน็ตไม่ว่าจะติดตั้งจนจบกัน หรือสิ่งทีคล้ายกัน ต้องวัดถึงด้านในของเปลือกเรือหรือโครงสร้างของเรือที่สร้างด้วย โลหะ และสำหรับเรือที่สร้างด้วยวัสดุอื่น ต้องวัดถึงด้านนอกของเปลือกเรือ หรือด้านในของผิวโครงสร้าง
- (2) ปริมาตรของส่วนประกอบย่อยที่ติดกับตัวเรือ จะต้องรวมอยู่ในปริมาตรทั้งหมด
- (3) ปริมาตรของส่วนที่เปิดสู่ทะเล อาจจะไม่รวมอยู่ในปริมาตรทั้งหมด

กฎที่ 7

การวัด และ การคำนวณ

- (1) การวัดขนาดที่ใช้ในการคำนวณปริมาตร ต้องคิดให้ใกล้เคียงที่สุดเป็นหน่วยเซนติเมตร หรือ 1/20 ของฟุต
- (2) การคำนวณปริมาตรต้องใช้วิธีการที่ยอมรับโดยทั่วไป สำหรับปริมาตรที่เกี่ยวข้อง และมีความแน่นอนซึ่งเจ้าพนักงานยอมรับ
- (3) การคำนวณจะต้องมีรายละเอียดเพียงพอ ง่ายต่อการตรวจสอบ

RECOMMENDATIONS

The following are the Recommendations adopted by the Conference:

Recommendation 1

Acceptance of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

The Conference recommends that Contracting States should accept the International Convention on Tonnage Measurement of Ship, 1969 at as early a date as possible.

Recommendation 2

Uses of Gross and Net Tonnages

The Conference recommends that the gross tonnage and the net tonnage as determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, should be accepted as the parameters referred to where those terms are used in conventions, laws and regulations, and also as the basis for statistical data relating to the overall size or useful capacity of merchant ships. In addition, recognizing that the transition from existing tonnage measurement systems to the new system provided in the Convention should cause the least possible impact on the economics of merchant shipping and port operations, the Conference recommends that Contracting Governments, port authorities, and all other agencies which use tonnage as a basis for charges should carefully consider which parameter is most appropriate for their use in the light of their present practice.

ข้อเสนอแนะ

ที่ประชุมได้ยอมรับข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะ 1

การยอมรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. 1969 ที่ประชุมเสนอแนะว่ารัฐบาลทั้งหลายควรยอมรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. 1969 โดยเร็วเท่าที่จะทำได้

ข้อเสนอแนะ 2

การใช้ตันกรอสส์และตันเน็ต

ที่ประชุมเสนอแนะว่าขนาดตันกรอสส์และตันเน็ตที่คำนวณได้ตามข้อกำหนดของบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. 1969 จะต้องให้การยอมรับเช่นเดียวกับคำที่กล่าวถึงเหล่านั้นและบทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายและกฎข้อบังคับ และเป็นเช่นเดียวกับพื้นฐานสำหรับข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวข้อง ขนาดทั้งหมดหรือปริมาตรที่เป็นประโยชน์ของเรือค้าด้วยนอกจากนั้นแล้ว การยอมรับว่าการเปลี่ยนแปลงจากระบบการคำนวณหาขนาดตันเน็ตที่มีอยู่แล้ว ไปเป็นระบบใหม่ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดต่อเศรษฐกิจของเรือค้า และการปฏิบัติงานของท่าเรือ ที่ประชุมเสนอแนะว่ารัฐบาลภาคี, การท่าเรือต่าง ๆ และตัวแทนอื่น ๆ ทั้งหมดซึ่งใช้ขนาดตันเป็นพื้นฐานในการเก็บค่าธรรมเนียมจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบว่าตัวแปรใดมีความเหมาะสมที่สุดสำหรับการใช้ของตนในการปฏิบัติในสถานการณ์ปัจจุบัน

Recommendation 3

Uniform-Interpretation of Definition of Terms

The Conference, recognizing that the definitions of certain terms used in the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 such as "length" "breadth" "passenger" and "weight" are identical to those contained in other conventions of which the Inter - Governmental Maritime Consultative Organization is depositary, recommends that Contracting Governments should take steps to ensure that identical definitions of terms used in such conventions are interpreted in a uniform and consistent manner.

ข้อเสนอแนะ 3

แนวทางในการให้ความหมายของคำจำกัดความที่ประชุมยอมรับว่าคำจำกัดความของคำ ๆ นั้น ต้นของเรือ ปี ค.ศ. 1969 ดังเช่น ความยาว ความกว้าง คนโดยสาร และการหนักลมฟ้าอากาศ มีความหมายเช่นเดียวกับที่กล่าวไว้ในอนุสัญญาอื่น ๆ ซึ่งองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างประเทศ ได้ส่งมอบตราสารเสนอแนะว่ารัฐบาลภาคีจะต้องดำเนินการเป็นขั้นตอน เพื่อให้มั่นใจคำจำกัดความของคำที่ใช้ในอนุสัญญาเช่นว่านั้น ได้ถูกตีความให้อยู่ในแนวทางและมีผลเช่นเดียวกัน

Figures referred to in Regulation 2(5)

รูปตามที่อ้างถึง ในกฎที่ 2 (5)

In the following figure :

ในรูปต่างๆดังต่อไปนี้

O = excluded space

O = ปริมาตรไม่นับรวม

C = enclosed space

C = ปริมาตรส่วนปิด

I = space to be considered as an enclosed space

I = ปริมาตรที่พิจารณาว่าเป็นดังเช่นปริมาตรส่วนปิด

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

ช่องทางเข้าในส่วนที่เป็นเหมือนปริมาตรส่วนปิดทั้งหลาย

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

B = ส่วนกว้างของคาค้ำของช่องเปิด

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

ในเรือที่มีของกราบเรือโค้ง การวัดความกว้างของเรือ ตามรูปที่ 11

Reg. 2(5)(i) กฎที่ 2(5)(ก)(1)

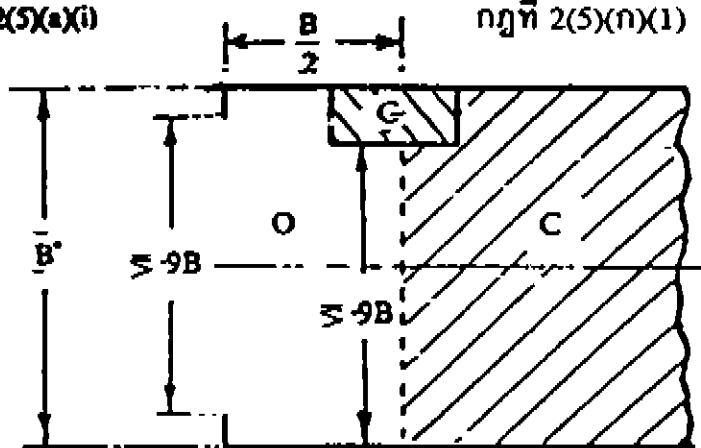


Fig. 1 รูปที่ 1

Reg. 2(5)(ii) กฎที่ 2 (5)(ก)(2)

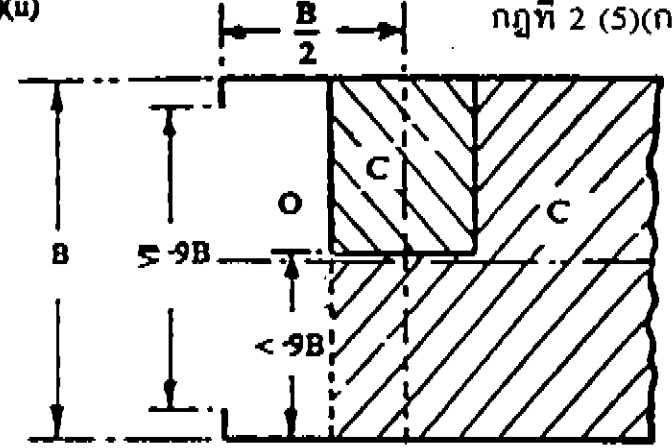


Fig. 2 รูปที่ 2

Reg. 2(5)(iii) กฎที่ 2 (5)(ก)(2)

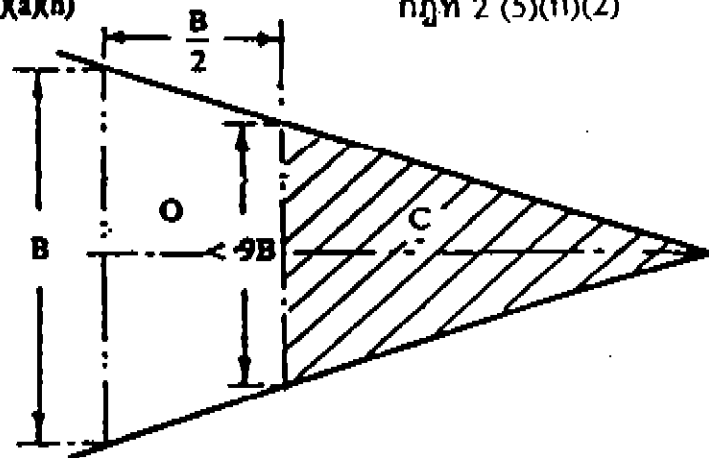


Fig. 3 รูปที่ 3

Reg. 2(5)(iv) กฎที่ 2 (5)(ก)(2)

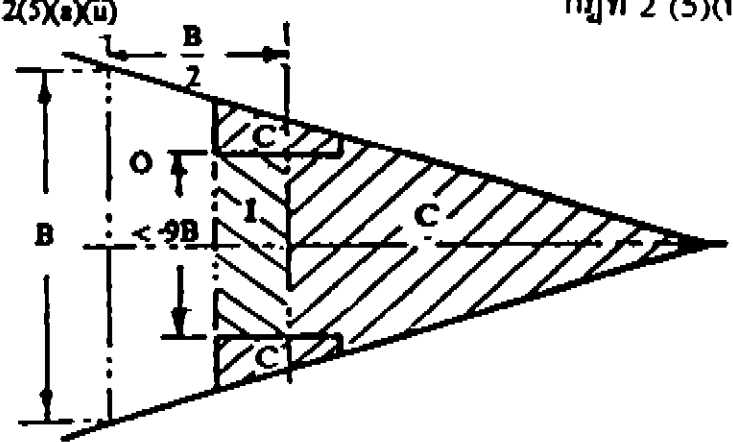


Fig. 4 รูปที่ 4

Reg. 2(5)(v) กฎที่ 2 (5)(ก)(3)

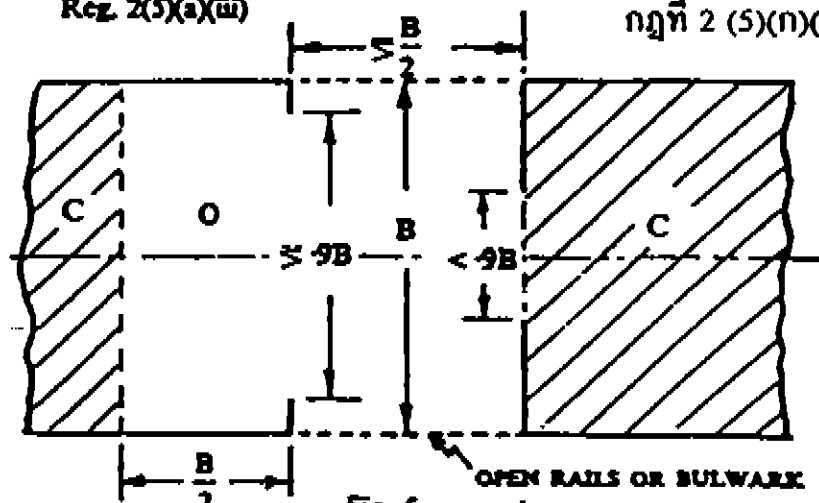


Fig. 5 รูปที่ 5 ราวเปิดหรือกราบอ่อน

Reg. 2(5)(vi) กฎที่ 2 (5)(ก)(3)

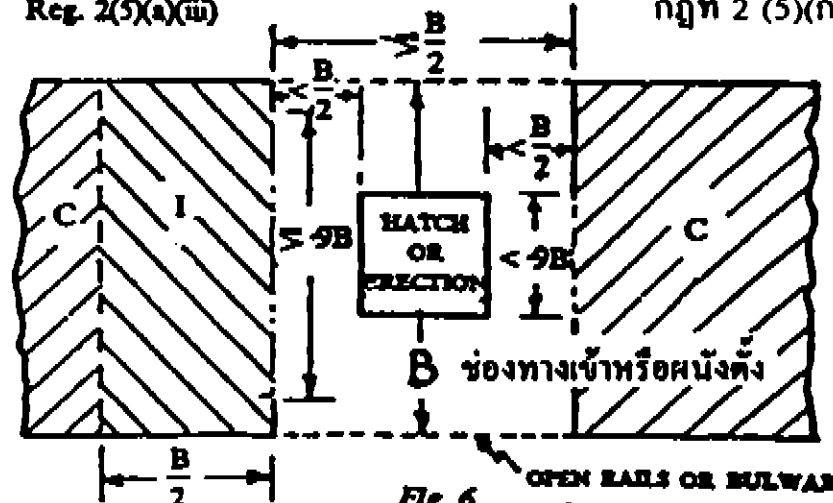


Fig. 6 รูปที่ 6 ราวเปิดหรือกราบอ่อน

Reg. 2(5)(c)
 กฎที่ 2 (5) (ก)

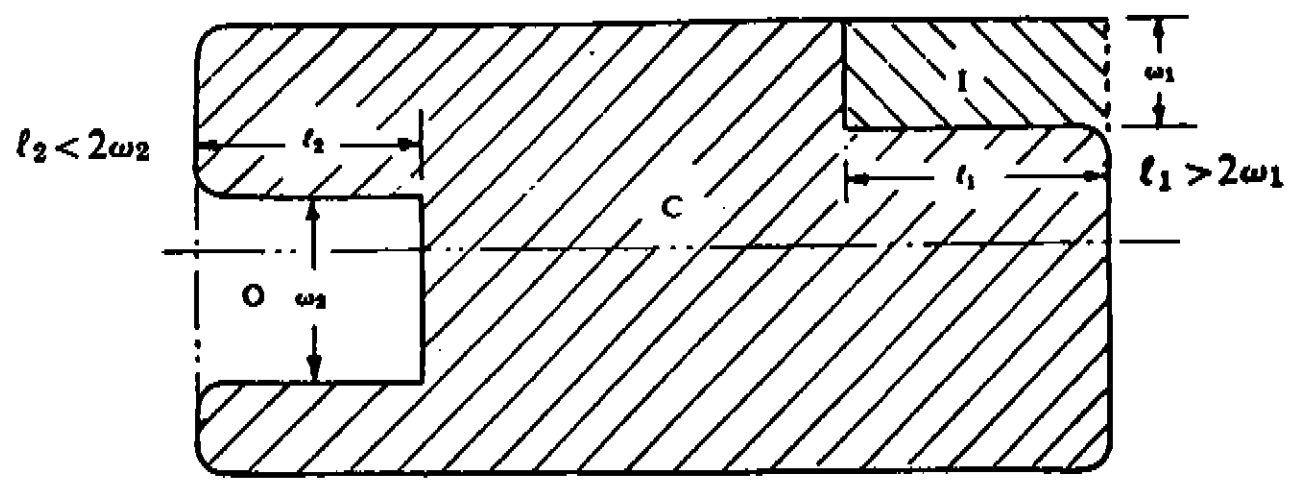


Fig. 10
 รูปที่ 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

เรือมีขอบกราบเรือโค้ง

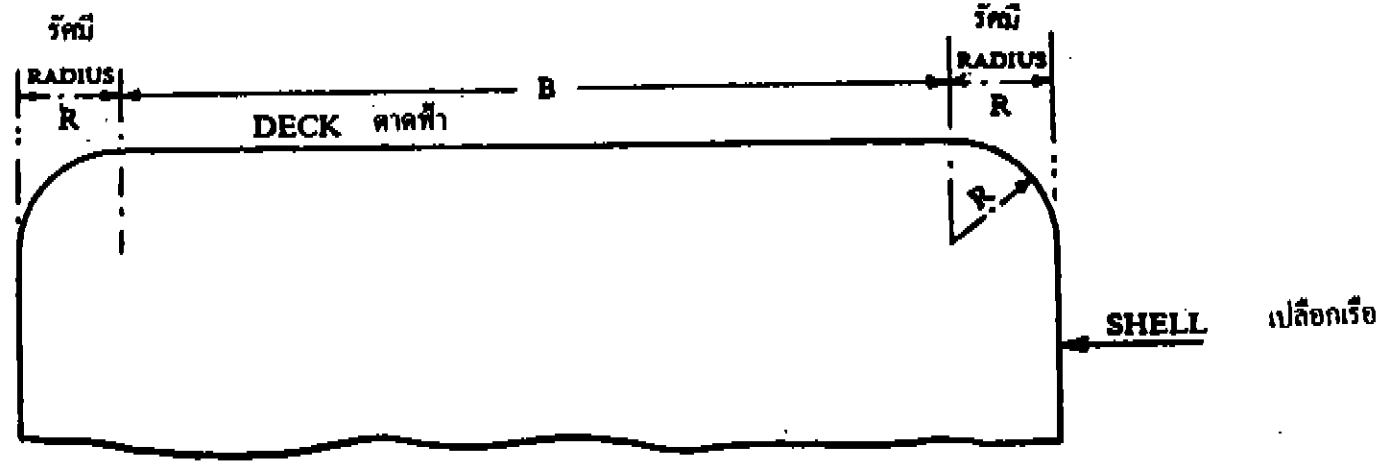
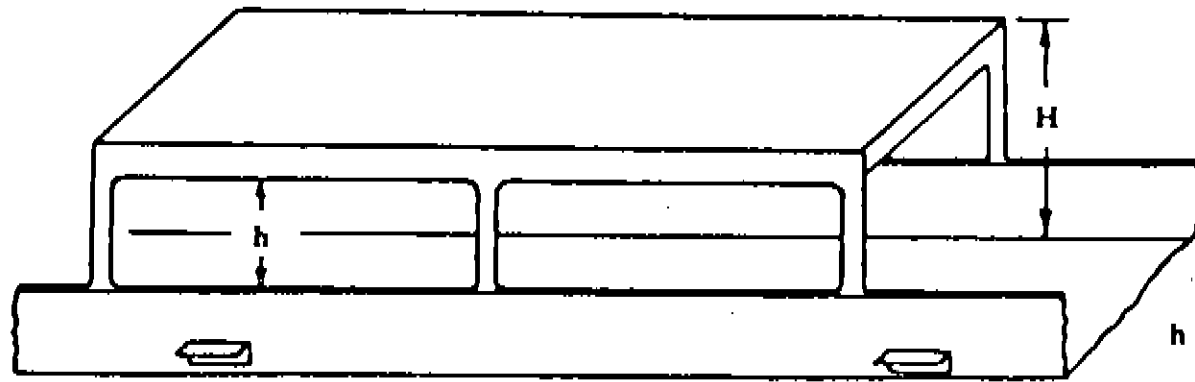


Fig. 11
 รูปที่ 11

h = อย่างน้อย 1/3 หรือ 0.75 ม. (2.5 ฟุต) แล้วแต่อันไหนจะมากกว่า

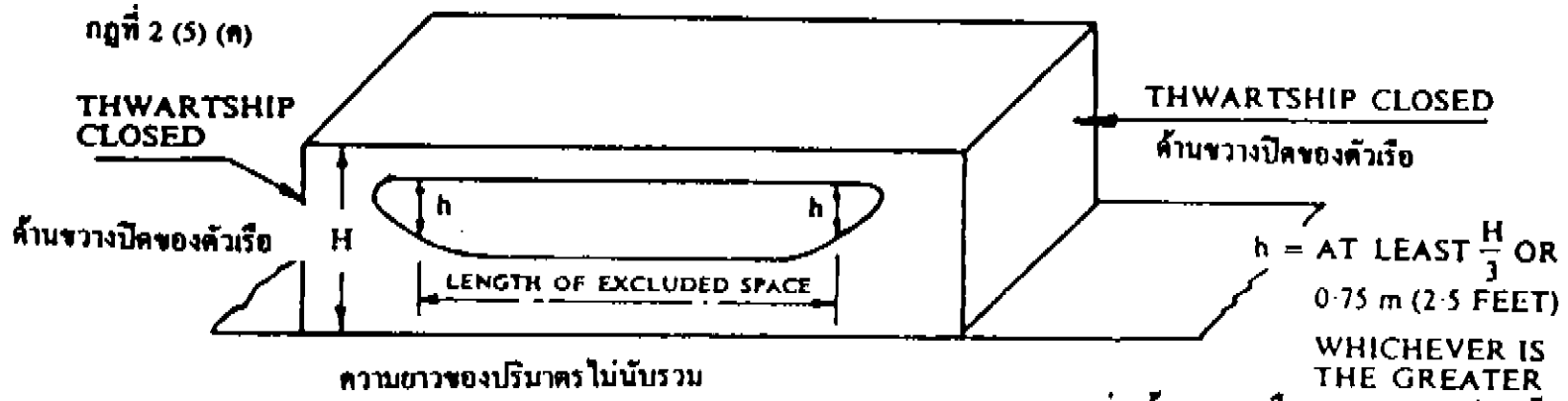
Reg. 2(5)(b)
กฎที่ 2 (5) (ข)



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

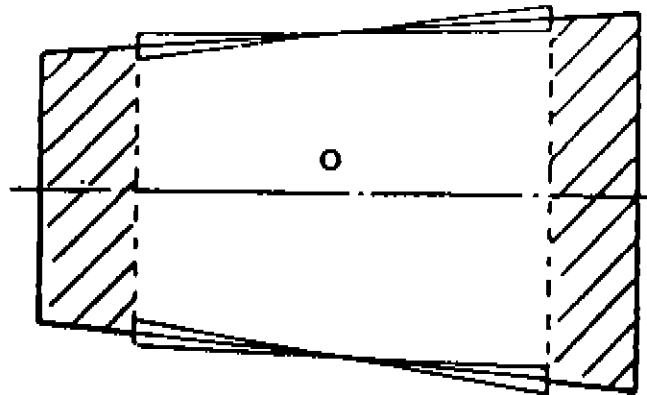
Fig. 7 รูปที่ 7

Reg. 2(5)(c)
กฎที่ 2 (5) (ค)

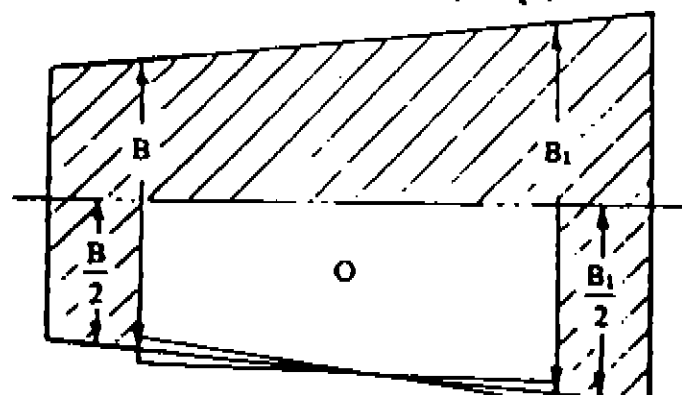


$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET)}$
WHICHEVER IS THE GREATER

h = อย่างน้อย H/3 หรือ 0.75 ม. (2.5 ฟุต) แล้วแต่อันไหนจะมากกว่า



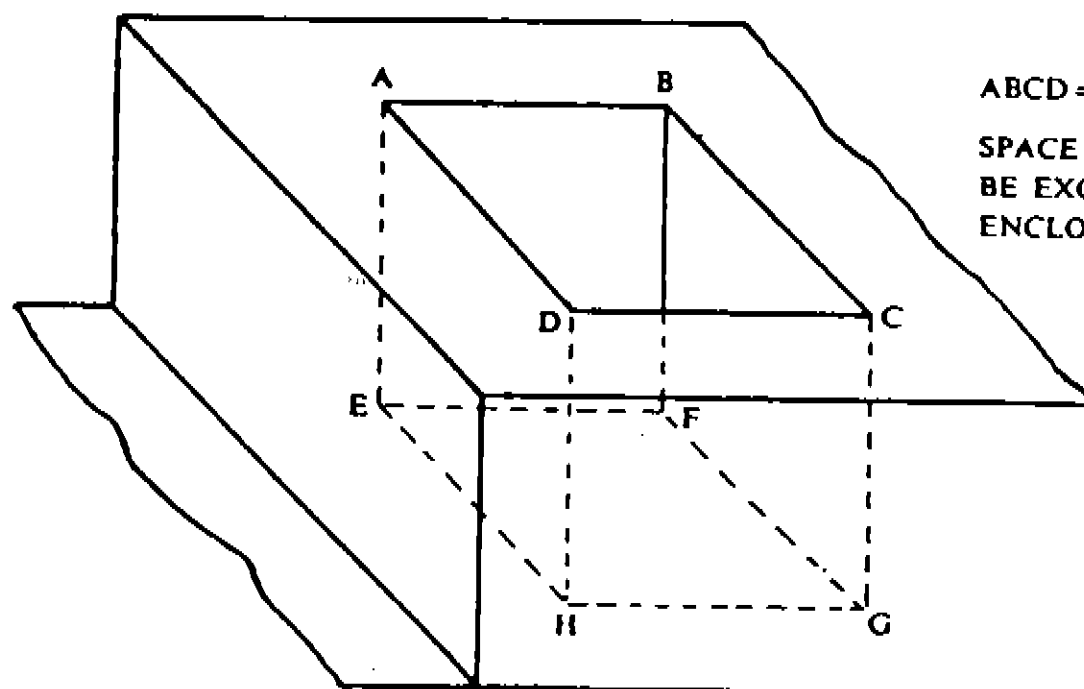
OPPOSITE SIDE OPENINGS
เปิดออกทั้งสองด้าน



OPENING ON ONE SIDE ONLY
เปิดออกข้างเดียวเท่านั้น

Fig. 8 รูปที่ 8

Reg. 2(5)(d)
กฎที่ 2 (5) (ง)



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

ABCD = เปิดออกในคานฟ้า

ปริมาตร ABCDEFGH
จะต้องไม่รวมปริมาตรปิด

Fig. 9
รูปที่ 9

COEFFICIENTS K1 AND K2 REFERRED TO

IN REGULATIONS 3 AND 4 (1)

สัมประสิทธิ์ K_1 และ K_2 ที่อ้างถึงในกฎข้อที่ 3 และ 4(1)

V or V_c = Volume in cubic metres

V หรือ V_c = ปริมาตรในหน่วยลูกบาศก์เมตร

V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2	V or V_c	K_1 or K_2
10	0.2200	45 000	0.2931	330 000	0.3104	670 000	0.3165
20	0.2260	50 000	0.2940	340 000	0.3106	680 000	0.3166
30	0.2295	55 000	0.2948	350 000	0.3109	690 000	0.3168
40	0.2320	60 000	0.2956	360 000	0.3111	700 000	0.3169
50	0.2340	65 000	0.2963	370 000	0.3114	710 000	0.3170
60	0.2356	70 000	0.2969	380 000	0.3116	720 000	0.3171
70	0.2369	75 000	0.2975	390 000	0.3118	730 000	0.3173
80	0.2381	80 000	0.2981	400 000	0.3120	740 000	0.3174
90	0.2391	85 000	0.2986	410 000	0.3123	750 000	0.3175
100	0.2400	90 000	0.2991	420 000	0.3125	760 000	0.3176
200	0.2460	95 000	0.2996	430 000	0.3127	770 000	0.3177
300	0.2495	100 000	0.3000	440 000	0.3129	780 000	0.3178
400	0.2520	110 000	0.3008	450 000	0.3131	790 000	0.3180
500	0.2540	120 000	0.3016	460 000	0.3133	800 000	0.3181
600	0.2556	130 000	0.3023	470 000	0.3134	810 000	0.3182
700	0.2569	140 000	0.3029	480 000	0.3136	820 000	0.3183
800	0.2581	150 000	0.3035	490 000	0.3138	830 000	0.3184
900	0.2591	160 000	0.3041	500 000	0.3140	840 000	0.3185
1000	0.2600	170 000	0.3046	510 000	0.3142	850 000	0.3186
2000	0.2660	180 000	0.3051	520 000	0.3143	860 000	0.3187
3000	0.2695	190 000	0.3056	530 000	0.3145	870 000	0.3188
4000	0.2720	200 000	0.3060	540 000	0.3146	880 000	0.3189
5000	0.2740	210 000	0.3064	550 000	0.3148	890 000	0.3190
6000	0.2756	220 000	0.3068	560 000	0.3150	900 000	0.3191
7000	0.2769	230 000	0.3072	570 000	0.3151	910 000	0.3192
8000	0.2781	240 000	0.3076	580 000	0.3153	920 000	0.3193
9000	0.2791	250 000	0.3080	590 000	0.3154	930 000	0.3194
10000	0.2800	260 000	0.3083	600 000	0.3156	940 000	0.3195
15000	0.2835	270 000	0.3086	610 000	0.3157	950 000	0.3196
20000	0.2860	280 000	0.3089	620 000	0.3158	960 000	0.3196
25000	0.2880	290 000	0.3092	630 000	0.3160	970 000	0.3197
30000	0.2895	300 000	0.3095	640 000	0.3161	980 000	0.3198
35000	0.2909	310 000	0.3098	650 000	0.3163	990 000	0.3199
40000	0.2920	320 000	0.3101	660 000	0.3164	1 000 000	0.3200

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

สัมประสิทธิ์ K_1 หรือ K_2 ที่เฉลี่ยค่าต่าง ๆ ของ V หรือ V_c จะต้องได้มาโดยการเทียบสัดส่วน

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

อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ

ขนาดตันกรอสส์	ตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรอง ครั้งละ (บาท)
ขนาดไม่เกิน 500	300
500 ถึง 1,000	500
1,000 ถึง 1,500	1,000
1,500 ถึง 5,000	1,500

เรือขนาดเกิน 5000 ตันกรอสส์ขึ้นไป ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองฯ เพิ่มขึ้นอีก 20 บาทต่อทุก ๆ 100 ตันกรอสส์ เศษของ 100 ตันกรอสส์ ถ้าเกินครึ่งหนึ่งให้คิดเป็น 100 ตันกรอสส์ ถ้าไม่ถึงครึ่งหนึ่งไม่ต้องเรียกเก็บ สำหรับการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองฯ ฉบับใหม่ให้เก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือในอัตราข้างหนึ่งของอัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการวัดขนาดตันของเรือ

อัตราค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจเพื่อออกใบสำคัญรับรองขนาดคันของเรือ

ขนาดตันกรอสส์	ค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจเพื่อออกใบสำคัญรับรอง ครั้งละ (บาท)
ขนาดไม่เกิน 500	300
500 ถึง 1,000	500
1,000 ถึง 1,500	1,000
1,500 ถึง 5,000	1,500

เรือขนาดเกิน 5000 ตันกรอสส์ขึ้นไป ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจเพื่อออกใบสำคัญรับรองฯ เพิ่มขึ้นอีก 30 บาท ต่อทุก ๆ 100 ตันกรอสส์ เศษของ 100 ตันกรอสส์ ถ้าเกินครึ่งหนึ่งให้คิดเป็น 100 ตันกรอสส์ ถ้าไม่ถึงครึ่งหนึ่งไม่ต้องเรียกเก็บสำหรับการมอบอำนาจเพื่อให้ออกใบสำคัญรับรองฯ สำหรับเรือที่มีใบสำคัญรับรองฯ อยู่ก่อนแล้ว ในกรณีที่มีการแก้ไขขนาดตันกรอสส์และออกใบสำคัญรับรอง ฉบับใหม่ ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราหนึ่งของอัตราค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจเพื่อออกใบสำคัญรับรองขนาดคันของเรือ



THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT

TONNAGE CERTIFICATE
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 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 Annex I of the INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969.

This certificate is issued under the authority of the Government of the Kingdom of Thailand.

Issued aton the.....day of.....19.....

.....
DIRECTOR OF SHIP SURVEY DIVISION

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

SPACES INCLUDED IN TONNAGE

GROSS TONNAGE

Name of Space	Location	Length

REMARKS

ใบแทรก

คำอธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดของเอกสาร

เอกสารแนบ 1 ประกอบด้วย

- 1.1 ภาคผนวกที่ 1 คำแปลส่วนที่เป็น CONVENTION
- 1.2 ภาคผนวกที่ 2 คำแปลส่วนที่เป็น REGULATION
- 1.3 ภาคผนวกที่ 3 FORM OF CERTIFICATE ตามแบบของ IMO

เอกสารแนบ 2 อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ

เอกสารแนบ 3 อัตราค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจเพื่อออกใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ

เอกสารแนบ 4 แบบฟอร์มใบสำคัญรับรองขนาดตันของกรมเจ้าท่า

รายชื่อประเทศภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. 1969

INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE
MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

Done at London, 23 June 1969

Entry into force: 18 July 1982

Contracting States
as at 23 March 1995

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force or succession
Algeria (accession)	4 October 1976	18 July 1982
Antigua and Barbuda (accession)	3 March 1987	3 June 1987
Argentina (acceptance)	24 January 1979	18 July 1982
Australia (accession)	21 May 1982	21 August 1982
Austria (accession)	7 October 1975	18 July 1982
Bahamas (accession)	22 July 1976	18 July 1982
Bahrain (accession)	21 October 1985	21 January 1986
Bangladesh (accession)	6 November 1981	18 July 1982
Barbados (accession)	1 September 1982	1 December 1982
Belgium (acceptance)	2 June 1975	18 July 1982
Belize (accession)	9 April 1991	9 July 1991
Benin (accession)	1 November 1985	1 February 1986
Brazil (acceptance)	30 November 1970	18 July 1982
Brunei Darussalam (accession)	23 October 1986	23 January 1987
Bulgaria (acceptance) ¹	14 October 1982	14 January 1983
Cambodia (accession)	28 November 1994	28 February 1995
Canada (acceptance)	18 July 1994	18 October 1994
Chile (accession) ²	22 November 1982	22 February 1983
China (accession) ¹	8 April 1980	18 July 1982
Colombia (accession)	16 June 1976	18 July 1982
Côte d'Ivoire (accession)	5 October 1987	5 January 1988
Croatia (succession)	-	8 October 1991
Cuba (accession) ¹	9 November 1982	9 February 1983
Cyprus (accession)	9 May 1986	9 August 1986
Czech Republic (succession) ¹	-	1 January 1993
Democratic People's Republic of Korea (accession)	18 October 1989	18 January 1990
Denmark (acceptance) ¹	22 June 1982	22 September 1982
Estonia (accession)	16 December 1991	16 March 1992
Ethiopia (accession)	18 July 1985	18 October 1985
Fiji (accession)	29 November 1972	18 July 1982
Finland (acceptance)	6 February 1973	18 July 1982
France (acceptance) ¹	31 October 1980	18 July 1982
Gambia (accession)	1 November 1991	1 February 1992

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force or succession
Georgia (accession)	19 April 1994	19 July 1994
Germany ² (acceptance) ¹	7 May 1975	18 July 1982
Ghana (acceptance)	13 December 1973	18 July 1982
Greece (acceptance)	19 August 1983	19 November 1983
Guinea (accession)	19 January 1981	18 July 1982
Haiti (accession)	6 April 1989	6 July 1989
Hungary (accession) ¹	23 May 1975	18 July 1982
Iceland (acceptance)	17 June 1970	18 July 1982
India (accession)	26 May 1977	18 July 1982
Indonesia (acceptance)	14 March 1989	14 June 1989
Iran (Islamic Republic of) (accession)	28 December 1973	18 July 1982
Iraq (accession)	29 August 1972	18 July 1982
Ireland (acceptance)	11 April 1985	11 July 1985
Israel (acceptance)	13 February 1975	18 July 1982
Italy (acceptance)	10 September 1974	18 July 1982
Japan (acceptance)	17 July 1980	18 July 1982
Kazakhstan (accession)	7 March 1994	7 June 1994
Kenya (accession)	15 December 1992	15 March 1993
Kuwait (acceptance)	2 March 1983	2 June 1983
Lebanon (accession)	16 December 1994	16 March 1995
Liberia (acceptance)	25 September 1972	18 July 1982
Lithuania (accession)	4 December 1991	4 March 1992
Luxembourg (accession)	14 February 1991	14 May 1991
Malaysia (acceptance)	24 April 1984	24 July 1984
Maldives (accession)	2 June 1983	2 September 1983
Malta (accession)	20 March 1989	20 June 1989
Marshall Islands (accession)	25 April 1989	25 July 1989
Mauritius (accession)	11 October 1988	11 January 1989
Mexico (acceptance)	14 July 1972	18 July 1982
Monaco (accession)	19 January 1971	18 July 1982
Morocco (accession)	28 June 1990	28 September 1990
Mozambique (accession)	30 October 1991	30 January 1992
Myanmar (accession)	4 May 1988	4 August 1988
Netherlands (acceptance)	16 June 1981	18 July 1982
New Zealand (accession) ¹	6 January 1978	18 July 1982
Nicaragua (accession)	2 February 1994	2 May 1994
Nigeria (accession)	13 November 1984	13 February 1985
Norway (acceptance)	26 August 1971	18 July 1982
Oman (accession)	24 September 1990	24 December 1990
Pakistan (acceptance)	17 October 1994	17 January 1995
Panama (accession)	9 March 1978	18 July 1982
Papua New Guinea (accession)	25 October 1993	25 January 1994
Peru (accession)	16 July 1982	16 October 1982
Philippines (acceptance)	6 September 1978	18 July 1982
Poland (acceptance)	27 July 1976	18 July 1982

**Date of deposit
of instrument**

**Date of entry
into force
or succession**

Portugal (acceptance)	1 June 1987	1 September 1987
Qatar (accession)	3 February 1986	3 May 1986
Republic of Korea (acceptance)	18 January 1980	18 July 1982
Romania (accession) ¹	21 May 1976	18 July 1982
Russian Federation ² (acceptance) ¹	20 November 1969	18 July 1982
Saint Vincent and the Grenadines (accession)	28 October 1983	28 January 1984
Saudi Arabia (accession)	20 January 1975	18 July 1982
Singapore (accession)	6 June 1985	6 September 1985
Slovakia (succession) ¹	-	1 January 1993
Slovenia (succession)	-	25 June 1991
South Africa (accession)	24 November 1982	24 February 1983
Spain (acceptance)	6 November 1972	18 July 1982
Sri Lanka (accession)	11 March 1992	11 June 1992
Sweden (acceptance)	11 May 1979	18 July 1982
Switzerland (acceptance)	21 June 1977	18 July 1982
Syrian Arab Republic (accession) ¹	6 February 1975	18 July 1982
Togo (accession)	19 July 1989	19 October 1989
Tonga (accession)	12 April 1977	18 July 1982
Trinidad and Tobago (accession)	15 February 1979	18 July 1982
Turkey (accession)	16 May 1980	18 July 1982
Tuvalu (accession)	22 August 1985	22 November 1985
Ukraine (accession)	25 October 1993	25 January 1994
United Arab Emirates (accession)	15 December 1983	15 March 1984
United Kingdom (acceptance)	8 January 1971	18 July 1982
United States (acceptance) ¹	10 November 1982	10 February 1983
Uruguay (accession)	3 February 1989	3 May 1989
Vanuatu (accession)	13 January 1989	13 April 1989
Venezuela (acceptance)	6 July 1983	6 October 1983
Viet Nam (accession)	18 December 1990	18 March 1991
Yemen (accession)	6 March 1979	18 July 1982
Yugoslavia (acceptance)	29 April 1971	18 July 1982

Number of Contracting States: 109

(the combined merchant fleets of which constitute approximately 97% of the gross tonnage of the world's merchant fleet)

**Date of deposit
of instrument**

**Date of entry
into force**

The Convention has been extended to:

Hong Kong	16 January 1981	18 July 1982
Netherlands Antilles	16 June 1981	18 July 1982
Aruba (with effect from 1 January 1986)		

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
Bermuda	11 November 1982	6 December 1982
Isle of Man	11 October 1984	19 October 1984
Cayman Islands	9 May 1988	23 June 1988
Gibraltar	7 December 1988	1 December 1988
Guernsey	30 December 1988	1 January 1989

¹With a declaration, reservation, statement or understanding.

²On 3 October 1990 the German Democratic Republic acceded to the Federal Republic of Germany. The German Democratic Republic had acceded¹ to the Convention on 15 May 1975.

³As from 26 December 1991 the membership of the USSR in the Convention is continued by the Russian Federation.