

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES

Pour les abonnements et les annonces s'adresser au
Directeur de l'Imprimerie Nationale à Rufisque
Les annonces doivent être remises à l'imprimerie au plus
tard le mardi. Elles sont payables d'avance.

Toute demande de changement d'adresse, ainsi que les
lettres demandant réponse devront être accompagnées
de la somme de 30 francs.

TARIF DES ABONNEMENTS

	VOIE NORMALE		VOIE AÉRIENNE	
	Six mois	Un an	Six mois	Un an
Sénégal et autres États de l'ex-A. O. F.	1.700 frs	3.000 frs	2.800 frs	4.200 frs
France, ex-A. L. F., A. F. N.	1.900 frs	3.200 frs	3.300 frs	5.500 frs
Étranger	2.800 frs	4.000 frs	4.300 frs	8.000 frs
Prix du numéro : Année courante ..	75 frs	—	Années antérieures ..	100 frs
Recommande : Année courante ..	170 frs	—	Années antérieures ..	195 frs
Avion recom. : Année courante ..	195 frs	—	Années antérieures ..	220 frs

ANNONCES ET AVIS DIVERS

La ligne 75 francs
Chaque annonce répétée Moitié prix
(Il n'est jamais compté moins de 500 frs pour les annonces)

Compte postal : 45-20 — DAKAR

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET DÉCISIONS

PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE

1967
20 juillet Arrêté ministériel n° 9754 P.R.-S.G.-JUR. rela-
tif au nombre de candidats provenant de
l'enseignement public susceptibles d'être ad-
mis à l'Ecole Nationale d'Administration du
Sénégal en 1967 1210

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

1967
19 juillet Décret n° 67-886 portant approbation et ordon-
nant la publication au *Journal officiel* des
modifications au règlement international re-
latif au jaugeage des navires proposées par
la Conférence réunie à Oslo en mai 1965 1210

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

1967
20 juillet Décret n° 67-911 mettant fin à des mesures
d'assignation à résidence 1228

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

1967
29 juin Décret n° 67-754 accordant la nationalité séné-
galaise à M. Amadou Diallo, sans dispense
des incapacités prévues par l'article 16 de
la loi n° 61-10 du 7 mars 1961 1228
29 juin Décret n° 67-758 accordant la nationalité séné-
galaise à M. Ady Niang, sans dispense des
incapacités prévues par l'article 16 de la loi
n° 61-10 du 7 mars 1961 1228
11 juillet Décret n° 67-888 accordant la nationalité séné-
galaise à M. Dian Billo, sans dispense des
incapacités prévues par l'article 16 de la loi
n° 61-10 du 7 mars 1961 1228
11 juillet Décret n° 67-889 accordant la nationalité séné-
galaise à M^{me} Solange Estelle Ajavon, sans
dispense des incapacités prévues par l'ar-
ticle 16 de la loi n° 61-10 du 7 mars 1961 1228
20 juillet Décret n° 67-896 portant prorogation de la
durée de l'auditorat d'un membre de la
Cour suprême 1229
20 juillet Décret n° 67-898 portant nomination d'un juge
au tribunal de 3^e classe de Ziguinchor 1229
20 juillet Décret n° 67-899 portant nomination d'un juge
au tribunal de 3^e classe de Diourbel 1229
20 juillet Décret n° 67-900 portant nomination d'un juge
au tribunal de 3^e classe de Thiès 1229

1967

20 juillet Décret n° 67-901 portant nomination d'un juge
au tribunal de 3^e classe de Diourbel 1229
20 juillet Décret n° 67-902 portant nomination d'un juge
au tribunal de 3^e classe de Tambacounda 1230
20 juillet Décret n° 67-903 portant affectation d'un vice-
président intérimaire au tribunal de pre-
mière instance de Dakar 1230
20 juillet Décret n° 67-904 portant nomination d'un con-
seiller à la Cour d'Appel de Dakar 1230
20 juillet Décret n° 67-905 portant nomination d'un
magistrat dans les fonctions de juge de
paix à Ziguinchor 1230
20 juillet Décret n° 67-906 portant nomination d'un
magistrat dans les fonctions de juge de
paix à Diourbel 1230
20 juillet Décret n° 67-907 portant nomination d'un juge
de paix à la justice de paix de Bakel 1231
20 juillet Décret n° 67-908 portant nomination d'un
magistrat dans les fonctions de juge de
paix à Tambacounda 1231
20 juillet Décret n° 67-909 portant nomination d'un
magistrat dans les fonctions de juge de
paix à Kaolack 1231
20 juillet Décret n° 67-910 portant nomination d'un
magistrat dans les fonctions de juge de
paix à Dakar 1231

MINISTÈRE DE L'INFORMATION ET DU TOURISME

1967
1^{er} juillet Arrêté ministériel n° 9698 M.L.T.T.-O.P.T.-P.1 por-
tant réaménagement des taxes des services
postaux et des services financiers dans les
régimes intérieur, extérieur, commun et
international et des taxes des colis postaux
du régime intérieur 1231

MINISTÈRE DES FINANCES

1967
20 juin Arrêté interministériel n° 8193 M.F.-M.T.P.U.T.
portant approbation et rendant exécutoire
le remaniement du budget de l'Office des
H.L.M. (exercice 1966-1967) 1234
6 juillet Décision ministérielle n° 8996 M.F.-D.B.-2 accor-
dant des avances sur ristournes aux com-
munes de la République du Sénégal au titre
du 1^{er} trimestre de la gestion 1967-1968 ... 1234
Nominations, mutations, etc., concernant le personnel 1234

MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DES AFFAIRES SOCIALES

1967
7 juillet Arrêté ministériel n° 9139 M.S.P.A.S.-D.S.-E. por-
tant admission à l'examen de fin d'études
de l'Ecole des infirmières sociales session
1967 1235

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET DE LA FORMATION DES CADRES

- 1967
14 avril..... Décision ministérielle n° 5006 M.E.T.F.C. portant organisation du concours de présélection pour le recrutement d'élèves-instructrices et monitrices d'économie familiale rurale et désignant le jury général, session de 1967..... 1235
- 20 juin..... Décision ministérielle n° 8200 M.E.T.F.C.-D.E.T.-EX organisant la session du certificat d'aptitude à l'enseignement ménager et social 1^{er} et second degrés, session 1967 et désignant le jury..... 1235

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'URBANISME ET DES TRANSPORTS

- 1967
13 juillet..... Arrêté ministériel n° 9494 M.T.P.U.T.-T.O.P.O. prescrivant une enquête de *commodo et incommodo* au sujet d'une demande d'occupation temporaire du domaine public maritime sise à proximité du village de Somone à MBour..... 1236

MINISTÈRE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DU TRAVAIL

- 1967
20 juin..... Arrêté ministériel n° 8152 M.F.P.T. fixant les modalités des élections pour la désignation des représentants du personnel dans les commissions administratives paritaires des corps des moniteurs d'agriculture, infirmiers de l'élevage, préposés des pêches maritimes, infirmiers vétérinaires, préposés des eaux et forêts..... 1236
- 20 juin..... Arrêté ministériel n° 8154 M.F.P.T. fixant les modalités des élections pour la désignation des représentants du personnel dans les commissions administratives paritaires des corps groupés des conducteurs d'agriculture, contrôleurs des eaux et forêts, aides conducteurs d'agriculture, assistants d'élevage et contrôleurs adjoints des eaux et forêts..... 1237
- 7 juillet..... Décision ministérielle n° 9132 M.F.P.T. nommant les commissions de correction des épreuves des concours directs et professionnels de recrutement des vétérinaires, ingénieurs des travaux, agents techniques et infirmiers de l'élevage et des industries animales des 24 et 25 juillet 1967..... 1239
- 18 juillet..... Décision ministérielle n° 9641 M.F.P.T.-O.P.T.-AG 2-c1 portant autorisation de concourir..... 1239

TEXTES PUBLIÉS A TITRE D'INFORMATION

- Justice de paix de Rufisque.* — Procès-verbal de délibération..... 1240

PARTIE NON OFFICIELLE

- Résultats du tirage de la huitième tranche de la loterie nationale..... 1241
- Conservation de la propriété et des droits fonciers (Bureau de Dakar). — Avis de bornage..... 1241
- Annonces..... 1242

PARTIE OFFICIELLE

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET DÉCISIONS

PRÉSIDENTICE DE LA RÉPUBLIQUE

Par arrêté présidentiel n° 9754 P.R.-S.G.-JUR en date du 20 juillet 1967 :

Article premier. — Pour le concours professionnel d'admission à l'Ecole Nationale d'Administration du Sénégal qui se déroulera en octobre 1967, le nombre maximum de candidats provenant de l'enseignement public susceptibles d'être admis au concours est fixé à trois.

Art. 2. — Si des candidats en provenance de l'enseignement public classés en ordre utile pour l'admission se trouvent éliminés du fait de la disposition qui précède, le jury pourra proposer pour l'admission définitive un nombre égal de candidats provenant d'autres administrations, dans l'ordre de leur classement.

Art. 3. — Le Secrétaire Général de la Présidence de la République et le directeur de l'Ecole Nationale d'Administration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

DÉCRET n° 67-886 du 19 juillet 1967

portant approbation et ordonnant la publication au *Journal officiel* des modifications au règlement international relatif au jaugeage des navires proposées par la Conférence réunie à Oslo en mai 1966.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Vu la Constitution, notamment en ses articles 76 et 77;
Vu la loi n° 67-24 du 23 mai 1967 autorisant le Président de la République à approuver les modifications au règlement international relatif au jaugeage des navires proposées par la Conférence réunie à Oslo en mai 1966;

La Cour suprême entendue;

Sur le rapport du Ministre des Affaires étrangères,

DÉCRÈTE :

Article premier. — Sont approuvées et seront publiées au *Journal officiel* les modifications proposées par la Conférence réunie à Oslo en mai 1966, à la Convention de 1947 et au Règlement international relatifs au jaugeage des navires.

Art. 2. — Le Ministre d'Etat chargé des Affaires étrangères et de la suppléance du Président de la République est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 19 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

RÈGLEMENT INTERNATIONAL RELATIF AU JAUGEAGE DES NAVIRES

Modifications proposées par la Conférence réunie à Oslo en mai 1966

Certificats de jaugeage

Article 4

Quand le mesurage a été vérifié et, s'il y a lieu, complété, l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage fait délivrer un certificat de jaugeage en vertu de la règle I ou de la règle II suivant le cas.

Les certificats de jaugeage doivent être conformes aux modèles qui figurent aux annexes I, 1-A 1-B et 2 et contenir les renseignements qui y sont indiqués.

Les certificats des modèles 1-A (avec deux jeux de tonnages) et 1-B ne doivent être délivrés que sur demande écrite spéciale de l'armateur et sous réserve de l'application des dispositions relatives à la marque de jaugeage; ils ne doivent être délivrés qu'après qu'un inspecteur de l'autorité compétente ait vérifié qu'une marque de jaugeage est apposée de manière correcte et permanente sur les flancs du navire.

Les certificats de jaugeage des modèles 1-A et 1-B doivent indiquer la distance verticale entre le bord supérieur de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de base de la marque de jaugeage (voir article 5).

Marquage

Article 5

1. — Espaces déduits :

Les espaces indiqués aux articles 61 à 63 et 66 à 70 doivent, s'ils sont déduits du tonnage brut visé à l'article 7, comporter la marque de l'affectation qui leur est attribuée.

2. — Marque de jaugeage :

a) La marque de jaugeage est constituée par une ligne horizontale (ligne de base) de 15 pouces ou 380 mm de longueur et 1 pouce ou 25 mm d'épaisseur sur laquelle est placé un triangle équilatéral renversé, dont chaque côté a 12 pouces ou 300 mm de longueur et 1 pouce ou 25 mm d'épaisseur et dont le sommet est situé au milieu de la ligne de base (voir figure 1).

Le bord supérieur de la ligne de base indique le tirant d'eau maximum du navire pour que le tonnage résultant de l'exemption de certains espaces d'entrepont conformément à l'article 57-11, soit applicable.

b) Une ligne supplémentaire, indiquant de la même manière le tirant d'eau autorisé en eau douce et en zone tropicale, peut être ajoutée à la marque de jaugeage.

Cette ligne est une ligne horizontale de 9 pouces ou 230 mm de long et 1 pouce ou 25 mm d'épaisseur mesurée à partir d'une ligne verticale de 1 pouce ou 25 mm d'épaisseur tracée à l'extrémité arrière de la ligne de base (voir figure 1).

La majoration de tirant d'eau à allouer lors de l'assignation de cette ligne supplémentaire est égale à 1/48 du tirant d'eau hors membres mesuré jusqu'au bord supérieur de la ligne de base.

c) Lorsque la marque de jaugeage est placée au niveau de la partie supérieure du réseau des lignes de charge (voir article 57) il n'est pas apposé de ligne supplémentaire pour l'eau douce et la zone tropicale.

3. — Position horizontale de la marque de jaugeage :

La marque de jaugeage est placée en arrière, mais aussi près que possible, de la verticale passant par le centre du disque de franc-bord et en aucun cas le sommet du triangle ne doit être à moins de 21 pouces ou 540 mm et à plus de 6 pouces ou 200 mm de cette verticale.

Lorsqu'une marque de franc-bord n'a pas été assignée, le sommet du triangle doit être situé au milieu de la longueur Lt, définie à l'article 57-III-2.

4. — Position verticale de la marque de jaugeage :

La position verticale de la marque de jaugeage est déterminée conformément à l'article 57 (voir figures 2 et 3).

5. — Ligne de pont :

La ligne de pont visée à l'article 4 est la ligne marquée au niveau du pont supérieur pour la termination de la marque de franc-bord; s'il n'y a pas de marque de franc-bord, la ligne de pont doit avoir 12 pouces ou 300 mm de long et 1 pouce ou 25 mm d'épaisseur, son bord supérieur se trouvant au niveau de la face supérieure du pont supérieur ou aussi près que possible et son milieu sur la verticale passant par le sommet du triangle de la marque de jaugeage.

6. — Détails du marquage :

La marque de jaugeage et ses lignes annexes doivent être peintes en blanc ou jaune sur un fond foncé ou en noir sur un fond clair.

Elles doivent également être soigneusement gravées, poinçonnées ou soudées sur les côtés du navire.

Les marques doivent être nettement visibles, et si cela est nécessaire, des dispositions particulières doivent être prises à cet effet.

PARTIE II

DÉTERMINATION ET DÉFINITION DU JAUGEAGE

Unités et mesures. Degré de précision.

Définition des termes « Longueur » et « Largeur »

Article 6

On détermine le tonnage d'un navire en totalisant les volumes respectifs de ses divers espaces, calculés en pieds cubes ou en mètres cubes. Les pieds cubes anglais sont convertis en tonnes de jauge anglais de 100 pieds cubes, équivalant à $\frac{1}{0,353}$ m3.

Ils sont divisés en dixième.

Sauf dispositions contraires du présent règlement :

1° Les mesures seront prises jusqu'au plus proche vingtième d'un pied anglais ou jusqu'au plus proche centimètre;

2° Les calculs seront effectués avec le degré de précision suivant :

a) Pour la détermination : en pieds en mètres

a) Pour la détermination	en pieds	en mètres
1° De l'intervalle commun entre les sections transversales (voir article 21);	Avec trois décimales sans tenir compte de la quatrième.	Avec trois décimales, la troisième étant augmentée d'une unité, si la quatrième est égale ou supérieure à 5.
2° De l'intervalle commun entre les largeurs prises dans chaque section transversale (voir article 33);	idem	idem
3° De l'intervalle commun entre les largeurs dans les compartiments de double fond (voir article 45), dans les entreponts (voir article 48) et dans les superstructures (voir article 53);	idem	idem
4° Du tiers de l'intervalle commun entre les sections transversales (voir article 41);	Avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité, si la troisième est également supérieure à 5.	idem
5° Du tiers de l'intervalle commun entre les largeurs de chaque section transversale (voir article 39);	idem	idem
6° Du tiers de l'intervalle commun entre les largeurs dans l'entrepont (voir article 48) et dans les superstructures (voir article 54);	idem	idem
7° De l'aire des sections transversales (voir article 39);	idem	Avec deux décimales la seconde étant augmentée d'une unité si la troisième est égale ou supérieure à 5.
8° Du tiers de l'intervalle commun entre les largeurs dans les compartiments de double fond (voir article 45);	idem	idem
9° De la hauteur moyenne d'un compartiment de double fond (voir article 45);	idem	idem
10° De la hauteur moyenne d'un espace d'entrepont (voir article 49);	idem	idem
11° De la hauteur moyenne de l'espace affecté à l'appareil-moteur;	idem	idem
12° De la hauteur moyenne de l'espace affecté à l'appareil-moteur;	idem	idem
13° Du tiers du bouge du bau;	idem	idem

b) Pour la détermination :

Du volume sous pont de tonnage et du volume de tous les autres espaces (par exemple, compartiments de double-fond, entreponts, superstructures, écoutilles, espaces exemptés ou déduits) : à la fois en tonnes de jauge et en mètres cubes, avec deux décimales, la seconde étant augmentée d'une unité lorsque la troisième est égale ou supérieure à 5.

Préalablement aux opérations de mesurage, tous les instruments utilisés doivent être soigneusement vérifiés.

Les mesures prises dans le sens longitudinal sont dénommées longueurs; les mesures prises dans le sens transversal ont dénommées largeurs, quelle que soit la forme de l'espace mesuré.

Tonnage brut et tonnage net

Article 7

Le jauge a pour objet la détermination du tonnage brut et du tonnage net des navires.

Sous réserve des exceptions mentionnées au présent règlement, on obtient le tonnage brut par la totalisation des volumes suivants :

1° Le volume de tous les espaces situés sous le pont de tonnage ou la ligne le prolongeant respectivement définis aux articles 9 et 15 (volume sous pont);

2° Le volume de l'espace situé entre le pont de tonnage et le pont supérieur ou les lignes les prolongeant respectivement définis aux articles 9 et 15 (volume d'entrepont);

3° Le volume des superstructures, qu'elles s'étendent ou non d'un bord à l'autre;

4° L'excédent d'écouilles.

Le tonnage net est obtenu en déduisant du tonnage brut les espaces ci-après, prévus par le présent règlement :

1° Espaces réservés au capitaine et à l'équipage (voir articles 61 à 64);

2° Espaces utilisés pour la navigation et pour la manœuvre du navire (voir articles 65 à 71);

Et pour les navires à propulsion mécanique :

3° Espaces affectés à l'appareil moteur (voir articles 74 à 81).

Pont supérieur et pont de tonnage

Article 9

a) Lors du mesurage des bâtiments pontés, il faut en premier lieu déterminer le 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 portions exposées aux intempéries sont pourvues de dispositifs permanents de fermeture, sous réserve que toutes les ouvertures dans les flancs du navire, sous ce pont, autres que celles situées à l'arrière d'une cloison étanche transversale placée à l'arrière de la meche du gouvernail, soient munies de dispositifs permanents de fermeture étanche.

Le pont de tonnage est le pont supérieur des navires qui n'ont pas plus d'un pont complet et le pont complet immédiatement au-dessous du pont supérieur dans les navires qui ont deux ponts au plus.

b) Pour les navires non pontés, la méthode de mesurage est déterminée par l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage.

Ponts complets

Article 10

Un pont est complet — uniquement — lorsqu'il est continu de l'avant à l'arrière au moins entre les cloisons des peaks, continu en travers du navire et fixé de manière à faire en permanence partie intégrante de la structure du navire, toutes les écouilles principales étant pourvues de panneaux efficaces.

Les ouvertures de l'espace affecté à l'appareil moteur, des échelles et escaliers, les coffres, les puits aux chaînes ou les cofferdams ne sont pas considérés comme interrompant la continuité du pont (voir figure 4).

Les dénivellations de hauteur quelconque dans le pont supérieur et celles n'excédant pas une hauteur totale de 4 pieds, ou 1,22 mètre, dans les autres ponts ne sont pas considérées comme interrompant la continuité de ces ponts (voir figures 5 et 6).

Le terme « coffre », utilisé dans cet article, désigne les coffres d'écouilles et de ventilation qui, dans le sens longitudinal, ne s'étendent pas entièrement entre les cloisons transversales principales.

Article 11

Le volume des espaces situés au-dessous du pont de tonnage est compris entre la face inférieure du pont de tonnage ou la ligne le prolongeant définie à l'article 15, la face supérieure des varangues ou du plafond du double-fond et le can intérieur des membrures ou vaigrage, suivant le cas, sans tenir compte des barrots, épontilles serres, carlingues ou toute autre pièce

présentant des saillies, mais sous réserve des restrictions prévues aux articles ci-après correspondants.

Vaigrages (continus ou à claire-voie)

Article 12

Sauf disposition contraire du présent règlement, les mesures doivent être prises jusqu'au can intérieur des membrures et jusqu'à la face supérieure des varangues ou du plafond du double fond; s'il existe un vaigrage continu placé directement sur les membrures, sur les varangues ou le double-fond, on déduit de ces mesures l'épaisseur moyenne du vaigrage. Si un vaigrage de lattes ou à claire-voie est fixé sur le can intérieur des membrures et si le vaigrage placé sur les varangues ou le double-fond est fixé sur les lambourdes et ne repose pas directement sur la face supérieure des varangues ou du plafond du double-fond, on applique les dispositions ci-après :

Lorsque le vaigrage du fond est fixé sur des lambourdes et ne repose pas directement sur les varangues ou le double-fond, il n'est pas tenu compte de l'épaisseur des lambourdes lorsqu'on mesure la hauteur des sections transversales. Si un vaigrage de latte à claire-voie (en acier ou en bois) est fixé directement sur le can intérieur des membrures et si l'espacement des lattes ou vaigrages n'est pas supérieur à un pied ou à 0,30 mètre, on déduira des mesurages des largeurs l'épaisseur du vaigrage à claire-voie jusqu'à concurrence d'un maximum de 0,25 pied ou 0,08 mètre de chaque côté du navire. Si, toutefois, l'espacement est supérieur à un pied ou à 0,30 mètre, les largeurs doivent être mesurées jusqu'au can intérieur des membrures. Dans les navires qui ont aux barrots des goussets d'échantillons ordinaires, l'espacement maximum, compté du can intérieur du barrot de pont, peut dépasser un pied ou 0,30 mètre à condition que la latte supérieure touche le gousset du barrot. Les serres de renfort sont comptées comme lattes de vaigrage quand il s'agit de déterminer l'espacement des lattes ou vaigrages.

Lorsque les cales sont isolées (par exemple, pour la réfrigération) et que les revêtements dépassent le can intérieur des membrures ou la face supérieure des varangues ou du plafond du double-fond on admet une allocation maximum de 0,25 pied ou 0,80 mètre lors du mesurage des largeurs horizontales et des hauteurs des sections transversales; toutefois, si la saillie est inférieure à 0,25 pied ou 0,08 mètre, il n'est tenu compte que de la saillie réelle.

Lorsque le vaigrage est fixé sur des varangues ou sur un plafond de double-fond dont la hauteur de mesurage est réduite en application des dispositions de l'article 26, on doit tenir compte de ce vaigrage pour la détermination de la hauteur de tonnage.

Longueur de tonnage

Article 15

La longueur de tonnage est la distance entre les deux points où la face inférieure du pont de tonnage rencontre à l'avant et à l'arrière dans le plan longitudinal médian, la face intérieure du vaigrage ou des membrures.

Si le barrot du pont de tonnage qui se trouve aux points extrêmes de la largeur de tonnage présente du bouge (tel est le cas pour un navire qui a un avant ou un arrière carré), ou s'élève en ligne droite depuis les côtés du navire vers le plan longitudinal médian, ces points sont situés respectivement à un tiers du bouge ou à la moitié de l'élévation au-dessous de la face inférieure du pont de tonnage, dans le plan longitudinal médian (voir figure 12).

Lorsque le pont de tonnage est également le pont supérieur et présente une ou plusieurs dénivellations, la longueur de tonnage est mesurée suivant une ligne fictive prolongeant la partie la plus basse du pont exposé aux intempéries et à la mer et parallèle à la partie surélevée du pont (voir figures 7 et 8).

Lorsque le pont de tonnage est le pont complet immédiatement au-dessous du pont supérieur et présente une ou plusieurs dénivellations, la longueur de tonnage est mesurée suivant une ligne fictive prolongeant la partie la plus basse du pont entre les cloisons de coquerons sans tenir compte des parties abaissées situées par le travers des ouvertures de l'espace affecté à l'appareil-moteur, des ouvertures des échelles et d'escaliers, des puits aux chaînes ou des cofferdams (voir figure 9).

Détermination des points extrêmes de la longueur de tonnage

Article 16

Pour déterminer les points extrêmes de la longueur de tonnage, conformément aux principes énoncés à l'article 15, on procède de la façon suivante :

1. Dans les navires qui ont un avant (ou une étrave) vertical et un arrière vertical, à la fois au-dessous et au-dessus du pont de tonnage, on mesure horizontalement immédiatement au-dessous du pont de tonnage l'épaisseur des membrures et des vaigrages (s'il en existe) un certain nombre de fois, en allant de l'extrémité avant du pont vers l'arrière et de l'extrémité arrière vers l'avant. On reporte ces mesures sur la face supérieure du pont à partir de la muraille dans le sens dans lequel les membrures ont été mesurées et on fait passer par les points ainsi obtenus des lignes parallèles à la muraille. Les points d'intersection de ces lignes à l'avant et à l'arrière sont les points extrêmes de la longueur de tonnage (voir figures 10 et 11).

2. Dans les navires qui n'ont pas un avant (ou une étrave) vertical ou qui n'ont pas un arrière vertical au niveau du pont de tonnage, les points extrêmes de la longueur de tonnage doivent, autant qu'il est possible, être déterminés sur la face inférieure du pont de tonnage. La distance de ces points à une hiloire d'écouille, à une cloison, etc., est mesurée puis reportée sur la face supérieure du pont de tonnage, comme il est indiqué à la figure 12.

S'il n'est pas possible de déterminer les points extrêmes de la longueur de tonnage sur la face inférieure du pont de tonnage, et si l'épaisseur de ce pont est considérable (s'il s'agit par exemple, d'un pont en bois), on tient compte de l'élanement et de la quète dans l'épaisseur du pont. En conséquence, après avoir procédé comme il est indiqué à l'alinéa 1 et exposé aux figures 10 et 11, on mesure l'épaisseur du pont de tonnage et on détermine au moyen d'une règle à charnière l'angle de l'élanement et de la quète qui forment respectivement l'étrave ou l'arrière avec le pont de tonnage; on reporte ensuite cet angle sur un plan (par exemple une cloison ou le dessus du pont) en traçant les lignes *a*, *b*, *c* (voir figure 13), et on opère comme il est indiqué dans la note explicative.

Il est bien entendu que l'application du procédé qui consiste à mesurer, au-dessus, du pont de tonnage, les angles d'élanement et de quète, est subordonnée à la condition que l'étrave et l'arrière aient le même angle d'élanement ou de quète au-dessus et immédiatement au-dessous du pont de tonnage. Si, par exemple, l'angle d'élanement (ou de la quète) au niveau du pont de tonnage et l'angle existant immédiatement au-dessous de celui-ci sont différents, c'est l'angle existant au-dessous qui doit être retenu.

3. Si les navires mentionnés au paragraphe 2 ont un avant ou un arrière carré (tableau), il est nécessaire de faire une correction pour le bouge ou il existe. A cet effet, on ajoute à l'épaisseur du pont (voir figure 13) un tiers du bouge du bau existant au point extrême de la longueur de tonnage.

4. Lorsque l'étrave d'un navire est arrondie, le point extrême avant de la longueur de tonnage est déterminé d'une manière semblable à celle qui est indiquée à la figure 11.

Article 18

(Supprimé)

Sections transversales

Article 21

La longueur de tonnage est divisée en un certain nombre de parties égales, conformément aux indications du tableau ci-après (voir également l'article 42) :

Longueur de tonnage	Nombre des parties égales
— 50 pieds ou 15,24 mètres ou moins	4
— Au-dessus de 50 pieds ou de 15,24 mètres à 120 pieds ou 36,58 mètres inclusivement	6
— Au-dessus de 120 pieds ou de 36,58 mètres à 180 pieds ou 54,86 mètres inclusivement	8
— Au-dessus de 180 pieds ou de 54,86 mètres à 225 pieds ou 68,58 mètres inclusivement	10
— Au-dessus de 225 pieds ou 68,58 mètres	12

L'intervalle commun, qui sépare les sections est déterminé en divisant la longueur de tonnage par le diviseur ainsi fixé.

On fait passer des plans perpendiculairement au plan longitudinal médian du navire, par les points de division et par les points extrêmes de la longueur de tonnage. Les coupes — ou sections transversales — obtenues sont numérotées 1, 2, 3, etc., de telle sorte que le numéro 1 est donné à la section transversale qui passe par l'extrémité avant de la longueur de tonnage et que le dernier numéro est attribué à la section qui passe par l'extrémité arrière de la longueur.

Article 22

La position de la section transversale milieu déterminée sur le pont de tonnage est ensuite reportée dans la cale (espaces occupés par l'appareil moteur, soutes à combustible, etc.) perpendiculairement à la quille du navire en utilisant la distance de cette action à une cloison, une hiloire d'écouille, etc., mesurée conformément aux dispositions de l'article 20.

En se dirigeant, soit vers l'avant, soit vers l'arrière, à partir de l'emplacement de la section transversale milieu, on marque les divisions de la longueur sur le vaigrage du fond, le tunnel de l'arbre de l'hélice, la carlingue ou toute autre partie appropriée du navire. L'intervalle commun est mesuré parallèlement à la ligne de la quille et dans le plan longitudinal médian du navire, ou parallèlement à ce plan. On vérifie l'exactitude de l'emplacement des différentes sections transversales en mesurant les distances de ces sections à des cloisons, à des surbaux d'écouille, etc., et en les rapprochant des distances correspondantes prises sur la face supérieure du pont de tonnage.

Lorsqu'il n'est pas possible de mesurer une section transversale à son emplacement exact, elle doit être mesurée aussi près que possible à cet emplacement. Il y a lieu de déterminer avec précision à quelle distance, avant ou arrière, dudit emplacement la section a été mesurée. Des renseignements très complets à ce sujet seront, s'il y a lieu, fournis dans les formules de mesurage.

Il peut même y avoir avantage à mesurer deux sections transversales subsidiaires, situées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière de l'emplacement exact (voir article 44).

Dans les navires à propulsion mécanique, on détermine la distance de chacun des cloisons avant et arrière de la chambre des machines et chaufferie à la section transversale la plus rapprochée; ces indications doivent être portées sur le certificat de jauge.

Article 23

Avant de commencer le mesurage des sections transversales, il faut rechercher si, aux emplacements de ces sections, le fond sur lequel les hauteurs de tonnage doivent être mesurées, que ce soit la face supérieure des varangues ordinaires, des membrures longitudinales, du plafond du double-fond ou du vaigrage de fond, dans les navires en bois, est horizontal transversalement, ou si, au contraire, il s'élève ou s'abaisse depuis l'axe du navire jusqu'en abord.

Définition de la hauteur de tonnage

Article 25

La hauteur de tonnage d'une section transversale est la distance, entre la face inférieure du pont de tonnage et la face supérieure des varangues principales ou du plafond du double fond, tels qu'ils sont définis à l'article 26; déduction faite de l'épaisseur du vaigrage de fond s'il en existe (voir article 12), et du tiers du bouge du bau. Si le plafond du double-fond n'est pas horizontal, la hauteur de la section transversale est rectifiée comme il est indiqué à l'article 28.

Si le pont de tonnage s'élève suivant une ligne droite depuis la muraille jusqu'au plan longitudinal médian du navire, la correction qui doit être appliquée pour le bouge, au mesurage de la hauteur de chaque section transversale, est la moitié au lieu du tiers du bouge du bau. Le bouge est déterminé en tenant compte des dispositions des articles 24, 25, 30 et 43.

Lorsque depuis la muraille, le pont de tonnage s'élève suivant une ligne droite puis continue horizontalement jusqu'au plan longitudinal médian du navire, la correction pour le bouge peut être calculée en appliquant la formule suivante :

$$\text{Correction} = a \frac{B - b}{2B}$$

où *a* = bouge, *B* = largeur supérieure de tonnage à la section transversale et *b* = largeur de la partie horizontale (voir figure 15).

Si une section transversale se trouve située à un endroit où le pont est interrompu, ou forme une dénivellation, la hauteur est la distance qui sépare la ligne de prolongement du pont de tonnage et le dessus des varangues ou le plafond du double-fond, compte tenu des déductions et corrections ci-dessus indiquées.

Varangues principales et plafond du double-fond

Article 26

Pour déterminer les varangues principales ou le plafond du double fond, visés à l'article 25, on applique les dispositions ci-après :

a) En ce qui concerne la partie du navire située entre la cloison d'abordage et la cloison du coqueron arrière :

I. — Navires à fond simple :

1. La construction du fond comportant des varangues pleines à chaque membrure doit être considérée comme une construction-type, et, dans tous les cas où ces varangues existent, elles doivent être considérées comme étant des varangues principales (voir figure 16).

2. Si la construction du fond comporte des varangues pleines situées à une distance de deux écartements des couples ou plus et des varangues-cadres de même hauteur aux membrures intermédiaires, ces varangues constituent les varangues principales (voir figures 17 et 18).

3. Si la construction du fond comporte des varangues pleines tous les deux couples et des varangues plus basses ou des membrures aux couples intermédiaires, la hauteur de tonnage doit être mesurée jusqu'aux hautes varangues (voir figure 19).

4. Si la construction du fond comporte des varangues de hauteurs différentes, on apprécie si ce sont des hautes varangues ou bien les basses varangues qui doivent être considérées comme les varangues principales. A titre d'indication générale, il convient d'observer que les basses varangues doivent être considérées comme varangues principales lorsque les hautes varangues sont à des distances de plus de deux écartements des couples (voir figure 20).

5. Dans le cas d'une construction du fond à membrures longitudinales d'une hauteur uniforme, le can supérieur desdits membrures est considéré comme la face supérieure des varangues principales (voir figure 21).

6. Lorsqu'un système de membrures longitudinales comporte des éléments de différentes hauteurs, les dispositions indiquées aux paragraphes 3 et 4 sont applicables (voir figures 22 et 23).

Dans le cas de constructions mixtes comportant des varangues et des membrures longitudinales combinées, on détermine les varangues principales par comparaison avec les différents systèmes indiqués dans les paragraphes précédents.

Nonobstant les prescriptions ci-dessus, pour les varangues autres que celles situées dans les espaces visés à l'article 76 (a), on néglige la partie de ces varangues au-dessus d'une ligne horizontale passant par un point de la ligne médiane qui se trouve, au-dessus de la hauteur donnée à la colonne A de la table ci-après, à une distance égale au relevé de la varangue hors-membres au quart de la largeur hors-membres mesurée à la hauteur de la colonne A (voir figures 24 et 25).

Cette disposition s'applique également aux navires à varangues et ou à membrures longitudinales.

Dans certains cas, des restrictions concernant la hauteur des varangues, ne sont pas appliquées si l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage reconnaît qu'une telle dérogation est nécessaire pour la sécurité ou la solidité du navire.

Si, dans les parties d'un navire visées à l'article 76 (a), les varangues, de part et d'autre de la machine motrice principale, s'élèvent à une hauteur exagérée au-dessus du niveau du bâti de la machine principale, la hauteur des varangues est limitée à celle donnée par la table A ou celle du bâti de la machine principale selon celle qui est la plus grande.

II. — Navires à double-fond :

S'il existe un double-fond dans les espaces visés à l'article 76 (a) les hauteurs de tonnage sont mesurées jusqu'au plafond du double-fond. Dans tous les autres espaces les hauteurs de tonnage sont mesurées jusqu'au plafond du double-fond si la hauteur du double-fond n'est pas supérieure à celle indiquée à la colonne B de la table ci-après.

Lorsque la hauteur du double-fond est supérieure à celle de la table, le double-fond est considéré comme un deep-tank et cette partie du navire est mesurée comme un navire à fond simple (voir figure 26), à moins que la ligne prolongeant le plafond du double-fond dans une partie principale contigue ne soit acceptable, les hauteurs étant alors mesurées jusqu'à cette ligne.

Dans certains cas, les restrictions concernant la hauteur du double-fond, ne sont pas appliquées si l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage reconnaît qu'une telle dérogation est nécessaire pour la sécurité ou la solidité du navire.

Si dans les parties d'un navire visées à l'article 76 (a), le plafond du double-fond, de part et d'autre de la machine motrice principale, s'élève à une hauteur exagérée au-dessus du

niveau du bâti de la machine principale, les hauteurs sont mesurées jusqu'à la hauteur donnée par la colonne B de la table ou jusqu'au niveau du bâti de la machine principale, selon ce qui est le plus important.

b) En ce qui concerne les parties du navire situées à l'avant de la cloison d'abordage et à l'arrière de la cloison du coqueron arrière :

1. Si les varangues sont aussi hautes ou plus basses que les varangues ou le double-fond immédiatement attenants à la cloison d'abordage ou à la cloison du coqueron arrière, selon le cas, ces varangues sont considérées comme varangues principales (voir figure 27).

2. Si les varangues sont plus hautes que les varangues ou le double-fond immédiatement attenants à la cloison d'abordage ou à la cloison du coqueron arrière, selon le cas, la hauteur de tonnage est mesurée jusqu'à une ligne fictive tirée parallèlement à la quille à la hauteur des varangues ou du double-fond attenants (voir figures 28 et 29).

Si le point d'intersection des cans intérieurs des membrures est situé au-dessus d'une ligne fictive tracée parallèlement à la quille à la hauteur des varangues ou du double-fond immédiatement attenants à la cloison d'abordage du coqueron arrière, selon le cas, la hauteur de tonnage est mesurée jusqu'à ce point d'intersection (voir figure 30).

1. Les coquerons ne sont pas considérés comme double-fond même si leurs varangues s'étendent jusqu'à leur plafond.

Longueur de tonnage du navire		Hauteur des varangues A		Hauteur du double-fond B	
en pieds	en mètres	en pouces	en cm	en pouces	en cm
60	18,29	23	58	34,5	88
80	24,38	24	61	36	91
100	30,40	25	64	37,5	95
120	36,58	26	66	39	99
140	42,67	27	69	40,5	103
160	48,77	28	71	42	107
180	54,86	29	74	43,5	110
200	60,96	30	76	45	114
220	67,06	31	79	46,5	118
240	73,15	32	81	48	122
260	79,25	33	84	49,5	126
280	85,34	34	86	51	130
300	91,44	35	89	52,5	133
320	97,54	36	91	54	137
340	103,63	37	94	55,5	141
360	109,73	38	97	57	145
380	115,82	39	99	58,5	149
400	121,92	40	102	60	152
420	128,02	41	104	61,5	156
440	134,11	42	107	63	160
460	140,21	43	109	64,5	164
480	146,30	44	112	66	168
500	152,40	45	114	67,5	171
520	158,50	46	117	69	175
540	164,59	47	119	70,5	179
560	170,69	48	122	72	183
580	176,78	49	124	73,5	187
600	182,88	50	127	75	191
620	188,98	51	130	76,5	194
640	195,07	52	132	78	198
660	201,17	53	135	79,5	202
680	207,26	54	137	81	206
700	213,36	55	140	82,5	210

(*) Pour les longueurs intermédiaires la hauteur est obtenue par interpolation.

Note 1 (colonnes A et B).

Pour la partie avant correspondant à 25 % de la longueur de tonnage du navire et la partie arrière correspondant à 15 % de la même longueur, les hauteurs données aux tables A et B peuvent être majorées de 50 %.

Cette majoration des valeurs A et B peuvent aussi s'appliquer aux largeurs des goussets si cela est nécessaire (voir article 38).

Espaces qui doivent être compris dans le tonnage sous le pont ou en être exclus

Article 29

1. Si le double-fond ou les varangues présentent des niches ou des saillies ne s'étendant pas d'un bord à l'autre du navire, la niche ou la saillie est mesurée séparément et son volume est respectivement compris dans le tonnage sous le pont ou en est exclu à condition que, dans ce dernier cas, la saillie forme partie intégrante de la construction du fond du navire, et soit soumise aux restrictions de l'article 26. La hauteur de la section transversale doit être mesurée à partir de la ligne prolongeant le dessus du plafond du double-fond ou le dessus des varangues (voir figure 36 et 37).

2. Si le vaigrage de fond n'existe qu'au-dessous des écouilles, ce vaigrage est mesuré séparément et son volume déduit du tonnage sous le pont; son existence n'a, dès lors, pas à intervenir pour la détermination des hauteurs de tonnage des différentes sections transversales passant par le travers des écouilles (voir figure 38).

3. Si les parois du navire présentent des renflements tels que ceux établis pour le passage des arbres d'hélices, les largeurs qui passent par le travers des renflements sont mesurées sur la ligne normale des membrures. Le volume des renflements est déterminé et ajouté au tonnage sous le pont.

4. Pour les navires à arrière de croiseur dont l'arrière dépasse totalement le point extrême de la longueur de tonnage sous le pont de tonnage le volume situé en arrière de ce point est déterminé et ajouté au tonnage sous le pont (voir figure 39).

Article 31

S'il existe au-dessous du pont de tonnage une partie en retrait entièrement ouverte à la mer, et par suite non susceptible d'être comprise dans le tonnage brut (par exemple, la cale de halage dans un baleinier), cette partie est mesurée séparément et son volume est défalqué du volume sous pont.

Un espace à l'intérieur d'un fond de murailles perforés; par exemple, dans les navires transportant du poisson vivant, n'est pas considéré comme « entièrement ouvert à la mer ».

Mesurage des largeurs

Article 34

Les largeurs de chaque section transversale sont numérotées de haut en bas, la largeur supérieure au niveau de l'extrémité supérieure de la hauteur de tonnage portant le numéro 1 et la largeur inférieure le numéro 5 ou 7, suivant le cas.

Les largeurs sont mesurées perpendiculairement au plan médian en passant par les points de division et par les points extrêmes de la hauteur de tonnage, d'un vaigrage à l'autre, s'il en existe, ou si non entre les cans intérieurs des membrures. On détermine aussi l'épaisseur du vaigrage. Les parties en saillies des serres, ceintures ou toutes autres constructions de renfort ne sont pas considérées comme vaigrage (voir figures 41 et 42).

Lorsque le vaigrage à claire-voie d'un navire en fer n'est pas directement placé contre le can des membrures, il est préférable de mesurer jusqu'aux cans intérieurs des membrures et de déduire de la largeur ainsi obtenue le double de l'épaisseur du vaigrage mesuré horizontalement.

Si, au point où il y a lieu de mesurer une largeur, il n'existe pas de membrure, on mesure jusqu'à la muraille et, de la largeur ainsi obtenue, on déduit le double de l'épaisseur prise horizontalement, de la membrure la plus rapprochée.

S'il n'est pas possible de mesurer une largeur à la hauteur à laquelle elle doit se trouver, elle est mesurée aussi près que possible de cette hauteur. On détermine très exactement la distance qui existe entre ladite hauteur et le pont, situé au-dessus ou au-dessous, par lequel la largeur a été mesurée et, s'il y a lieu, tous renseignements à ce sujet sont mentionnés dans les formules de mesurage.

La partie d'une membrure dépassant l'épaisseur donnée par la table ci-après n'est pas considérée comme membrure.

inférieur à	et au-dessus inférieur à	et au-dessus
20	6,10	14
30	9,14	16
40	12,19	18
50	15,24	20
60	18,29	22
70	21,34	25
80	24,38	28
90	27,43	31
100	30,48	34

La table s'applique indifféremment aux navires à membrures longitudinales ou transversales et les épaisseurs des membrures pour des largeurs intermédiaires sont obtenues par interpolation.

Il n'est pas tenu compte des membrures supplémentaires telles que les renforts pour la navigation dans la glace sous réserve que l'autorité nationale chargée du jaugeage reconnaisse qu'il s'agit bien de renforts normaux pour la glace.

Pour la détermination de la largeur supérieure et de la largeur inférieure, il y a lieu de se conformer aux prescriptions des articles 37 et 38.

Membrures d'épaisseurs différentes

Article 35

Dans les navires pourvus de membrures de différentes épaisseurs (voir figures 13 et 14), les largeurs sont mesurées jusqu'aux cans intérieurs des membrures les moins épaisses, quand les membrures les plus épaisses sont à une distance de plus de deux espacements de membrures. S'il existe un vaigrage, son épaisseur est déduite des largeurs ainsi déterminées, ou bien les largeurs sont mesurées d'un vaigrage à l'autre, comme il est indiqué à l'article 34.

La disposition ci-dessus n'est pas applicable aux navires pourvus de membrures longitudinales dont l'épaisseur diminue progressivement à mesure qu'on se rapproche du pont de tonnage (voir figure 45). En pareil cas, les dispositions du quatrième alinéa de l'article 34 sont applicables. Si, cependant, il existe un vaigrage on déduit son épaisseur.

La partie d'une membrure dont l'épaisseur dépasse deux fois celle de la membrure la moins épaisse ou l'épaisseur donnée par la table de l'article 34, selon celle qui est la plus faible, n'est pas considérée comme membrure.

Largeur inférieure

Article 38

La largeur à l'extrémité inférieure de la hauteur de tonnage est mesurée sur la face supérieure des varangues ou du vaigrage, s'il en existe, ou sur le plafond du double-fond, suivant le cas, conformément aux règles suivantes :

1. Dans les navires à double-fond dont le plafond est horizontal, ou s'abaisse ou s'élève du milieu vers les côtés, la largeur doit être mesurée jusqu'au pli des tôles normales (voir figures 49, 50, 51 et 52). Si, cependant, le can supérieur des goussets reliant le double-fond aux membrures, se trouve dans le prolongement du plafond du double-fond ou au-dessous (voir figure 53), la largeur doit être mesurée jusqu'au can intérieur des membrures ou, le cas échéant, du vaigrage. On applique également cette dernière méthode lorsque le plafond du double-fond s'étend jusqu'aux murailles du navire et que l'espacement des goussets est de plus de deux écartements des couples (voir figure 54); mais si les goussets sont plus rapprochés, la largeur doit être mesurée jusqu'au point d'intersection des goussets avec le plafond du double-fond (voir figure 55).

2. Lorsque, dans les navires à double-fond, les goussets de bouchain sont de dimensions anormales, la distance horizontale mesurée à la hauteur du plafond du double-fond entre la coque et les points entre lesquels la largeur inférieure doit être mesurée, ne doit pas être supérieure à la hauteur indiquée à la colonne B de la table de l'article 26.

3. Dans les navires à fond simple, la largeur inférieure est mesurée entre les points à la hauteur desquels la ligne transversale passant par le sommet des varangues ou du vaigrage est horizontale (voir figures 56, 57, 59 et 60); ou entre les pieds des goussets, lorsque c'est possible (voir figure 58).

4. Dans le cas où la hauteur des varangues ou du double-fond est réduite, conformément à la table, la largeur inférieure est mesurée entre des goussets fictifs dont la hauteur horizontale ne doit pas dépasser les hauteurs fixées à la colonne A de l'article 26 (voir figures 24, 25 et 26).

Volume de l'espace situé sous le pont de tonnage

Article 41

Après avoir déterminé l'aire de chaque section transversale, prise à sa position correcte, le volume de l'espace au-dessous du pont de tonnage est obtenu de la façon suivante :

Les aires de la première et de la dernière sections transversales sont multipliées par 1.

Les aires des sections transversales de numéros pairs, sont multipliées par 4.

Les aires des sections transversales de numéros impairs (la première et la dernière exceptées), sont multipliées par 2.

Le total des produits est multiplié par le tiers de l'intervalle commun entre les sections transversales. Le produit donne le volume de l'espace situé au-dessous du pont de tonnage mesuré en pieds cubes ou en mètres cubes. Le volume sous pont en tonneaux de jauge est obtenu en divisant le nombre de pieds cubes par 100. Si les calculs sont faits en mètres cubes, le nombre de tonneaux de jauge est obtenu en multipliant le nombre de mètres cubes par 0,353.

Le cas échéant, le volume de l'espace situé sous le pont de tonnage est augmenté ou bien réduit du volume des espaces mentionnés à l'article 29 ou à l'article 31, paragraphe 1, et le résultat constitue le volume sous pont du navire.

Solutions de continuité dans le double-fond

Article 42

Si le double-fond présente une ou plusieurs solutions de continuité, le volume sous pont de tonnage est mesuré en plusieurs parties. Chaque partie est considérée comme constituant un navire distinct, dont la longueur de tonnage serait égale à la longueur de ladite partie. En conséquence, la longueur de chaque partie est divisée comme il est indiqué à l'article 21; cependant si la longueur ne dépasse pas 30 pieds ou 9,14 mètres, elle n'est divisée qu'en deux parties. Il n'est pas tenu compte d'une solution de continuité inférieure à 0,25 pieds ou 0,08 mètre.

On considère qu'il y a une solution de continuité au sens du présent article seulement dans les cas suivants :

- Quand la hauteur du double-fond change brusquement;
- Quand le double-fond se poursuit à un niveau inférieur;
- Quand, à l'extrémité d'un double-fond partiel, les varangues adjacentes sont d'une hauteur différente de celle du double-fond. Cette dernière disposition ne s'applique pas aux varangues de coquerons si leur hauteur est supérieure à celle des parties adjacentes du double-fond (voir figures 61, 62 et 63).

On mesure les sections transversales aux extrémités et aux points de division de chaque tranche, la hauteur de tonnage mesurée au milieu de la longueur de tonnage du navire, étant de facteur qui détermine si les autres hauteurs de tonnage doivent être divisées en quatre ou six parties égales conformément à l'article 32.

L'aire de chaque section transversale et le volume de chaque partie de l'espace situé au-dessous du pont de tonnage, sont calculés d'après les règles indiquées aux articles 39, 40 et 41. Le total des différentes tranches constitue le volume sous pont de tonnage du navire.

Sous réserve des dispositions de c du troisième alinéa, la méthode indiquée au présent article n'est pas applicable dans le cas d'un changement dans la hauteur des varangues d'un navire à fond simple ou à double-fond partiel (voir figure 64).

Article 43

Dans les navires ayant un ou plusieurs ponts au-dessous du pont de tonnage, la hauteur de tonnage de chaque section transversale est la somme de la hauteur mesurée dans la cale inférieure, des hauteurs mesurées entre les différents ponts et de l'épaisseur de ces ponts, avec application de corrections nécessaires (voir article 25).

Cette hauteur de tonnage est divisée selon la méthode habituelle afin de déterminer les points de division où les largeurs sont mesurées.

Entreponts

Article 46

L'espace entre le pont de tonnage et le pont supérieur (entrepont) est mesuré et inclus dans le tonnage brut, sous réserve de l'exception prévue à l'article 57 II.

Lorsque le pont supérieur présente des dénivellations, le mesurage est effectué jusqu'à la ligne de prolongement définie à l'article 15.

Lorsque le pont de tonnage présente des dénivellations, le mesurage est effectué jusqu'à la ligne de prolongement définie à l'article 15 (voir figures 7, 8 et 9).

Article 47

Les dispositions des articles 11, 12, 13 et 31 sont appliquées avec les modifications nécessaires au mesurage des entrepôts.

Volume d'un entrepont

Article 49

Le volume d'un entrepont est déterminé comme suit :

- Dans le cas où il est fait application de la première des méthodes mentionnées dans l'article 48, les largeurs de la partie avant de l'entrepont sont numérotées en plaçant le numéro 1 à l'étrave et le dernier numéro à la partie avant de l'étambot. La première et la dernière largeurs numérotées sont multipliées par 1; les autres largeurs de nombre impair par 2 et les largeurs de nombre pair par 4, le total de ces produits est multiplié par le tiers de l'intervalle commun qui sépare les largeurs. L'aire ainsi obtenue est multipliée par la hauteur moyenne (c'est-à-dire la moyenne arithmétique des hauteurs mesurées à chaque point de division de la longueur 1, sans tenir compte des hauteurs aux points extrême avant et arrière de cette longueur). Ce dernier produit donne le volume de la partie avant de l'espace en pieds cubes ou en mètres cubes. Les dispositions de l'article 41 sont applicables en ce qui concerne la conversion en tonneaux de jauge.

Les largeurs de la partie arrière de l'entrepont sont numérotées en donnant le numéro 1 à la largeur de la partie avant de l'étambot et le numéro 5 à celle de la partie extrême arrière de la longueur numéro 2. Le total de la première et de la dernière largeur du quadruple de la seconde et de la quatrième, et du double de la largeur au milieu, est multiplié par le tiers de l'intervalle commun qui sépare les largeurs. L'aire ainsi obtenue est multipliée par la hauteur moyenne, telle qu'elle a été définie ci-dessus, et le produit donne le volume de la partie arrière de l'entrepont, en pieds cubes ou mètres cubes (1).

Le total du volume des parties avant et arrière représente le volume de l'ensemble de l'entrepont.

2. Lorsqu'on applique la méthode 2, visée à l'article 48, les largeurs de l'entrepont sont numérotées depuis l'avant jusqu'à l'arrière, la largeur numéro 1 étant mesurée au point extrême avant. Le volume de l'entrepont est déterminé comme il est indiqué dans la première note explicative de la figure 72.

On peut recourir à une autre méthode qui permet de déterminer une largeur extrême arrière en calculant la surface s'étendant à l'arrière de la pénultième division de la longueur totale au moyen d'un planimètre, comme il est indiqué à la figure 72. Quand cette largeur extrême arrière est déterminée, on calcule le volume de l'entrepont comme il est indiqué dans la seconde note explicative de la figure 72 (1).

3. Lorsqu'on applique la méthode 3, visée à l'article 48, les largeurs sont numérotées de la façon habituelle, en allant de l'avant à l'arrière. Le volume de l'entrepont est alors évalué conformément aux dispositions contenues dans l'alinéa 1 du présent article, relatif à la détermination du volume de la partie avant de l'entrepont (1).

Superstructures

Article 50

Les constructions de caractère permanent, qui sont situées sur le pont supérieur ou sa ligne de prolongement telle qu'elle a été définie à l'article 15 à propos du pont de tonnage ou au-dessus, et auxquelles on donne plus loin la dénomination de superstructures, sont mesurées et incorporées dans le tonnage brut, sous réserve des dispositions contenues dans l'article 51 et des exceptions prévues aux articles 57 et 58.

(1) Lorsque les ponts n'ont pas la même tonture, le volume est obtenu de la manière suivante : à chaque point de division la hauteur est multipliée par la largeur. Les premières et les dernières aires numérotées sont multipliées par un, les autres aires de nombre impair par 2 et les aires de nombre pair par 4. La somme de ces produits est multipliée par le tiers de l'intervalle commun entre les points de division de la longueur. Ce dernier produit donne le volume de l'espace.

Ce renvoi peut être appliqué avec les modifications nécessaires lorsque la méthode 2 de l'article 48 a été utilisée.

Article 51

Sous réserve des exceptions prévues à l'article 57, toute superstructure fermée (gaillard, dunette, chateau, rouffe, etc...) pouvant être utilisée pour le transport des marchandises ou des provisions, ou pour le couchage ou le logement des passagers ou de l'équipage, est incorporée dans le tonnage brut.

Si les parois constitutives (dessus, cloisons, etc...) d'une superstructure sont construites de telle sorte, par exemple, par blocage ou coinçage des pièces, que l'on puisse douter qu'une telle superstructure ait un caractère permanent, on joint aux formules de mesurages un dessin de cette superstructure, avec la description détaillée de sa construction, et l'autorité nationale centrale chargée du jaugeage décide si cet espace doit être incorporé ou non.

Article 52

Les dispositions des articles 11, 12 et 13 sont appliquées avec les modifications nécessaires au mesurage des superstructures.

Volume d'une superstructure

Article 54

Le volume d'une superstructure est déterminé de la façon suivante :

1. Les largeurs ayant été numérotées de l'avant à l'arrière, on applique les dispositions de l'article 49 (et du renvoi) relatives à la détermination du volume de l'entrepont. Si, cependant, la longueur n'a été divisée qu'en deux parties égales, la somme des deux largeurs extrêmes et du quadruple de la largeur du milieu est multipliée par le tiers de l'intervalle commun qui sépare les largeurs; l'aire ainsi obtenue est multipliée par le tiers de l'intervalle commun qui sépare les largeurs; l'aire ainsi obtenue est multipliée par la hauteur moyenne. Ce dernier produit donne le volume de la superstructure, en pieds cubes ou en mètres cubes.

2. Lorsqu'il s'agit des superstructures dont il est question au renvoi 2 du paragraphe 3 de l'article 53 et au paragraphe 4 dudit article, la longueur est multipliée par la largeur, et la surface obtenue est multipliée par la hauteur moyenne. Le produit donne le volume de la superstructure en pieds cubes ou en mètres cubes.

Écoutes

Article 55

On obtient le volume d'une écoute en multipliant la longueur intérieure par la largeur intérieure moyenne et le produit obtenu par la hauteur moyenne (c'est-à-dire la moyenne arithmétique des hauteurs mesurées depuis la face inférieure du pont jusqu'à la face inférieure des panneaux).

Les dispositions adéquates de l'article 53 étant néanmoins applicables, la hauteur maximum à utiliser est la hauteur de l'hiloire.

Article 56

Les écoutes et les puits d'écoutes qui conduisent à des espaces exemptés ne sont pas incorporés dans le tonnage brut.

Du volume de toutes les écoutes qui conduisent à des espaces compris dans le tonnage brut, on déduit un demi-pour cent du tonnage brut non compris les écoutes, et le reste, s'il existe, est ajouté au tonnage brut comme « excédent d'écoutes ».

Espaces fermés exclus du tonnage brut

Article 57

I. — Espaces sur le pont supérieur ou au-dessus :

Les espaces mentionnés aux paragraphes 1 à 10 ci-après qui sont situés, sur le pont supérieur réel ou au-dessus ainsi que les espaces mentionnés aux paragraphes 1 à 9 ci-après qui sont situés entre la ligne de prolongement du pont supérieur, telle qu'elle est définie à l'article 15 relatif au pont de tonnage, et le pont réel lorsqu'il présente des dénivellations, ne sont pas compris dans le tonnage brut à la condition qu'ils soient uniquement aménagés en vue de leur affectation aux usages ci-après considérés, et exclusivement utilisés à ces fins :

1. Les espaces qui peuvent être considérés comme faisant partie des espaces affectés à l'appareil moteur, ou comme étant utilisés pour leur donner de la lumière et de l'air. Ces espaces sont traités conformément aux dispositions de l'article 77.

2. Les espaces où se trouve installé un appareil quelconque, qui ne fait pas partie de l'appareil moteur. On considère comme appareil au sens du présent article : les appareils des ancres, le cabestan, l'appareil à gouverner, les pompes, les appareils fri-

gorifiques, les appareils à distiller, les ascenseurs, les appareils de blanchisserie, les chaudières et les appareils pour la préparation de l'huile de baleine, de l'huile de poisson ou du guano, les appareils pour la préparation du poisson, les dynamos, les batteries d'accumulateurs, les appareils extincteurs d'incendie, etc. Les mêmes dispositions sont applicables aux chaudières auxiliaires qui par application des articles 78 et 79, ne sont pas considérées comme faisant partie de l'appareil de propulsion.

Les petites machines, petits appareils etc... sont toutefois traités comme partie du local qui les contient lorsque, n'étant pas groupés, leur volume individuel n'est pas supérieur à 20 pieds cubes ou 0,570 mètre cube.

3. La chambre de barre, la chambre des cartes, les salles de radio, les puits aux chaînes et les locaux pour les appareils auxiliaires de navigation.

4. Les espaces utilisés comme cuisines ou boulangeries équipées de fourneaux ou de fours quelle que soit la catégorie des personnes pour le service desquelles ces espaces sont utilisés. Si un espace est utilisé en partie comme cuisine et en partie à d'autres fins, seule la partie utilisée comme cuisine n'est pas comprise dans le tonnage brut.

5. Les espaces tels que claires-voies, dômes et puits permettant d'éclairer ou de ventiler les espaces qui se trouvent au-dessous. Mais aucun des espaces qui se trouvent au-dessous du toit ou du dessus d'une superstructure n'est exclu du tonnage brut, à moins qu'il n'existe une ouverture dans le plancher de la superstructure, au-dessous de la claire-voie, du dôme ou du puits, qui permette d'éclairer et de ventiler les espaces au-dessous de ce plancher.

6. Les espaces tels que capot et petits panneaux qui servent à la protection des descentes, escaliers ou échelles conduisant aux espaces qui sont au-dessous. Si une descente non cloisonnée se trouve située à l'intérieur d'un espace affecté à une autre utilisation, tel qu'un fumoir, on exclut seulement la partie de l'espace qui se trouve exactement au-dessus de cette descente. Les descentes (escaliers ou échelles) situées exactement au-dessous des capots ou des petits panneaux sont aussi exclues du tonnage brut (voir figure 74).

7. Les salles d'eau, salles de bain, douches, water-closets et urinoirs affectés au capitaine et à l'équipage.

8. Les espaces de water ballast répondant aux conditions définies à l'article 71, y compris les coquerons affectés à l'eau douce.

9. Les ateliers et magasins des mécaniciens, électriciens, pompistes, charpentiers et maîtres d'équipage, y compris la lampisterie.

10. Les espaces à marchandises, s'ils ne sont pas utilisés ou aménagés pour le transport des liquides et des gaz en vrac.

Les espaces pour le transport des véhicules sont considérés comme des espaces à marchandises.

Tous les espaces énumérés au présent article sont mesurés et inscrits sur les formules de mesurage. Pour le mesurage et la détermination de leur volume, on applique les dispositions correspondantes des articles 53 et 54. Cependant, on ne tient pas compte des renforts et vaigrage sur les cloisons entre ces espaces.

Si ces espaces sont situés à l'intérieur d'une superstructure, on commence par mesurer la superstructure totale, puis on mesure séparément ceux des espaces qui ne sont pas compris dans le tonnage brut. Le volume de ces espaces est déduit de celui de l'ensemble de la superstructure et la différence est comprise dans le tonnage brut.

A un même étage, l'isolation et les conduits d'air d'un espace réfrigéré sont considérés comme faisant partie de cet espace.

II. — Espaces situés dans l'entrepont :

Si le navire est pourvu de la marque de jaugeage décrite aux articles 4 et 5, les espaces ci-dessus mentionnés sous I, paragraphes 1 à 10, et situés entre le pont de tonnage réel et le pont supérieur réel ne sont pas compris dans le tonnage brut quant on calcule les tonnages pour la délivrance des certificats des modèles 1 A ou 1 B. Il en est de même pour les espaces ci-dessus mentionnés sous I, paragraphes 1 à 9 lorsqu'ils sont situés entre la ligne de prolongement du pont de tonnage, telle que définie à l'article 15 et le pont de tonnage réel lorsqu'il présente des dénivellations.

Les dispositions des articles 11, 12, 13, 48, 49, 53 et 54 s'appliquent pour ce qui concerne le mesurage et la détermination du volume de ces espaces. Les renforts et le vaigrage des cloisons entre les différentes parties de ces espaces ne sont cependant pas pris en considération (voir figure 77).

A un même étage, l'isolation et les conduits d'air d'un espace réfrigéré sont considérés comme faisant partie de cet espace.

III. — Emplacement de la marque de jaugeage :

1. La distance verticale minimale passant par le centre du disque de franc-bord, entre la ligne hors-membres du pont de tonnage ou du pont équivalent dans le cas de dénivellations — et la ligne de base de la marque de jaugeage (distance tabulaire) est déterminée au moyen des tables de la marque de jaugeage ci-après, (voir figures 2 et 3).

2. La longueur tabulaire (Lt) utilisée dans les tables de calcul de la marque de jaugeage est la distance sur le pont de tonnage entre deux points situés l'un, à l'avant, à l'intersection de la face inférieure de ce pont, ou de la ligne de ce pont, et de la surface intérieure du vaigrage continu ou à claire-voie ou des nombres, et l'autre à l'arrière dans le plan médian à l'intersection de ces mêmes surfaces. Lorsque le pont de tonnage présente une dénivellation, on utilise une longueur équivalente. Les figures 75 et 76 illustrent la façon de déterminer le pont de tonnage équivalent, basés sur des aires longitudinales proportionnées.

3. Le creux tabulaire (DT) à utiliser pour les tables de calcul de la marque de jaugeage est le creux hors-membres jusqu'au pont de tonnage. Lorsque le pont de tonnage comporte une dénivellation, on utilise un creux équivalent (voir figures 75 et 76).

TABLE DE CALCUL DE LA MARQUE DE JAUGEAGE

Distance minimale entre la ligne hors membres du pont de tonnage et l'arête supérieure de la marque de jaugeage
a) en pouces.

Lt-Dt Longueur en mètres	12	13	14	15	16	17	18	19	20
220 et moins	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
230	3.2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
240	4.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
250	6.3	3.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
260	8.0	2.8	2.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
270	9.9	6.4	3.5	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
280	11.8	8.1	4.9	2.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
290	13.9	9.9	6.5	3.5	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
300	16.0	11.7	8.1	4.9	2.1	2.0	2.0	2.0	2.0
310	18.3	13.7	9.8	6.4	3.5	2.0	2.0	2.0	2.0
320	20.7	15.8	11.7	8.1	4.9	2.1	2.0	2.0	2.0
330	23.2	18.0	13.6	9.8	6.4	3.5	2.0	2.0	2.0
340	25.9	20.4	15.7	11.6	8.1	4.9	2.1	2.0	2.0
350	28.7	22.9	17.9	13.6	9.8	6.5	3.6	2.0	2.0
360	31.7	25.5	20.2	15.7	11.7	8.2	5.0	2.2	2.0
370	34.7	28.3	22.7	17.9	13.6	9.9	6.6	2.7	2.0
380	38.0	31.1	25.3	20.2	15.7	11.8	8.3	5.2	2.4
390	41.3	34.1	27.9	22.6	17.9	13.8	10.1	6.8	3.8
400	44.8	37.2	30.7	25.0	20.1	15.8	11.9	8.4	5.3
410	48.2	40.3	33.5	27.7	22.6	18.1	14.0	10.4	7.2
420	51.5	43.4	36.4	30.4	25.2	20.6	16.4	12.7	9.4

Lt-Dt Longueur Lt en pieds	12	13	14	15	16	17	18	19	20
430	54.8	46.5	39.4	33.3	27.9	23.2	19.0	15.2	11.8
440	58.4	49.9	42.6	36.4	30.9	26.0	21.7	17.8	14.4
450	62.1	53.4	46.0	39.6	33.9	29.0	24.6	20.6	17.1
460	65.9	57.0	49.5	42.9	37.1	32.1	27.6	23.5	19.9
470	69.8	60.7	53.0	46.3	40.4	35.2	30.6	26.5	22.8
480	73.7	64.4	56.5	49.7	43.7	38.4	33.7	29.5	25.7
490	77.5	68.1	60.0	53.0	46.9	41.5	36.7	32.4	28.5
500	81.2	71.6	63.4	56.2	50.0	44.5	39.6	35.2	31.2
510	84.9	75.1	66.7	59.4	53.0	47.4	42.4	37.9	33.9
520	88.4	78.4	69.9	62.4	55.9	50.2	45.1	40.5	36.4
530	91.8	81.6	72.9	65.3	58.7	52.9	47.7	43.0	38.8
540	95.2	84.8	75.9	68.1	61.4	55.5	50.2	45.4	41.2
550	98.4	87.8	78.8	70.9	64.0	58.0	52.6	47.8	43.4
560	101.6	90.8	81.6	73.6	66.6	60.5	55.0	50.1	45.6
570	104.8	93.8	84.4	76.3	69.2	62.9	57.3	52.3	47.8
580	107.9	96.8	87.2	78.9	71.7	65.3	59.6	54.5	49.9
590	111.0	99.7	90.0	81.5	74.2	67.7	61.9	56.7	52.0
600	114.0	102.5	92.6	84.0	76.5	69.9	64.0	58.8	54.0
610	117.0	105.3	95.2	86.5	78.9	72.1	66.2	60.8	56.0
620	120.0	108.0	97.8	88.9	81.2	74.4	68.3	62.8	58.0
630	122.9	110.7	100.4	91.3	83.5	76.6	70.4	64.8	59.9
640	125.7	113.4	102.9	93.7	85.8	78.7	72.4	66.8	61.7
650	128.6	116.1	105.4	96.1	88.0	80.8	74.4	68.7	63.6
660	131.4	118.7	107.8	98.3	90.1	82.8	76.3	70.6	65.3
670	134.2	121.2	110.2	100.6	92.2	84.8	78.3	72.4	67.1
680	136.9	123.8	112.6	102.9	94.3	86.8	80.2	74.2	68.9
690	139.6	126.3	115.0	105.1	96.4	88.8	82.1	76.0	70.6
700	142.3	128.8	117.3	107.3	98.5	90.8	83.9	77.8	72.3
710	144.9	131.3	119.6	109.4	100.5	92.7	85.7	79.5	73.9
720	147.5	133.7	121.8	111.5	102.5	94.6	87.5	81.2	75.5
730	150.1	135.1	124.0	113.6	104.5	96.5	89.3	82.9	77.1
740	152.7	138.5	126.2	115.7	106.5	98.3	91.1	84.5	78.7
750	155.3	140.8	128.5	117.8	108.4	100.1	92.8	86.1	80.3
760	157.8	143.1	130.6	119.7	110.8	101.9	94.4	87.8	81.7
770	160.2	145.4	132.7	121.7	112.1	103.6	96.0	89.3	83.2
780	162.6	147.6	134.8	123.7	113.9	105.3	97.6	90.8	84.7
790	165.1	149.9	136.9	125.6	115.7	107.0	99.2	92.3	86.1
800	167.5	152.1	138.9	127.4	117.4	108.6	100.8	93.8	87.4

TABLE DE CALCUL DE LA MARQUE DE JAUGEAGE

Distance minimale entre la ligne hors membres du pont de tonnage et l'arête supérieure de la marque de jaugeage
b) en millimètres.

Li-Dt Longueur en mètres	12	13	14	15	16	17	18	19	20
67 et moins	51	51	51	51	51	51	51	51	51
70	81	51	51	51	51	51	51	51	51
73	118	51	51	51	51	51	51	51	51
76	157	82	51	51	51	51	51	51	51
79	201	119	51	51	51	51	51	51	51
82	246	159	84	51	51	51	51	51	51
85	294	200	120	51	51	51	51	51	51
88	344	244	158	83	51	51	51	51	51
91	398	291	199	119	51	51	51	51	51
94	455	341	243	158	83	51	51	51	51
97	515	393	288	198	119	51	51	51	51
100	577	447	336	240	155	81	51	51	51
103	643	506	388	286	196	117	51	51	51
106	713	567	442	334	239	156	82	51	51
109	785	631	499	385	285	196	118	51	51
112	862	699	559	438	333	240	157	83	51
115	943	772	624	497	386	288	200	122	52
118	1026	845	690	556	439	336	243	161	87
121	1111	921	758	617	494	385	288	202	124
124	1199	1000	829	682	553	439	338	247	165
127	1279	1075	900	749	617	500	397	304	220
130	1362	1154	975	820	685	566	460	365	279
133	1450	1237	1054	896	757	635	527	429	342
136	1541	1323	1135	974	832	707	596	496	407
139	1635	1413	1222	1057	912	784	671	469	478
142	1732	1504	1309	1140	992	862	746	642	548
145	1829	1597	1397	1225	1074	941	823	717	621
148	1926	1688	1485	1309	1155	1019	898	790	692
151	2020	1778	1570	1390	1233	1095	971	861	761
154	2112	1865	1653	1470	1309	1168	1042	930	828
157	2203	1951	1735	1548	1384	1241	1112	998	894
160	2288	2032	1812	1622	1455	1308	1177	1061	955
163	2374	2112	1888	1694	1525	1375	1241	1122	1015
166	2455	2189	1961	1763	1591	1438	1302	1181	1072
169	2537	2266	2033	1832	1656	1501	1363	1239	1128
172	2616	2340	2103	1899	1720	1562	1421	1295	1182
175	2694	2414	2173	1965	1783	1622	1479	1351	1236
178	2772	2487	2242	2030	1845	1682	1536	1406	1289
181	2850	2560	2312	2096	1907	1741	1593	1461	1342
184	2924	2629	2376	2157	1965	1797	1646	1512	1391
187	2999	2699	2441	2219	2024	1853	1700	1563	1440

Li-Dt Longueur en mètres	12	13	14	15	16	17	18	19	20
190	3072	2768	2506	2280	2083	1909	1753	1614	1489
193	3144	2835	2569	2340	2139	1962	1804	1663	1536
196	3215	2901	2632	2398	2195	2015	1855	1711	1582
199	3286	2967	2694	2456	2250	2067	1905	1759	1628
202	3356	3032	2754	2513	2304	2118	1953	1805	1672
205	3425	3096	2814	2570	2357	2169	2001	1851	1716
208	3493	3160	2874	2626	2410	2219	2049	1897	1760
211	3561	3223	2933	2682	2462	2268	2096	1942	1803
214	3628	3285	2991	2736	2513	2317	2142	1986	1845
217	3694	3346	3048	2790	2562	2365	2187	2029	1886
220	3760	3407	3105	2843	2613	2412	2232	2072	1927
223	3825	3467	3161	2895	2662	2458	2276	2115	1966
226	3889	3526	3216	2947	2710	2504	2319	2154	2005
229	3951	3584	3270	2998	2758	2545	2361	2194	2043
232	4013	3642	3323	3047	2805	2593	2402	2233	2080
235	4075	3699	3376	3096	2851	2636	2443	2272	2117
238	4136	3755	3428	3144	2897	2678	2483	2310	2153
241	4197	3810	3479	3192	2941	2720	2523	2347	2188
244	4257	3865	3530	3240	2986	2762	2562	2384	2223

4. Pour des longueurs et des rapports (Li/Dt) intermédiaires, on obtiendra la distance correspondante par interpolation linéaire. Dans les autres cas, on obtiendra les distances tabulaires par extrapolation.

5. Nonobstant les dispositions ci-dessus, lorsque, par hypothèse, le pont de tonnage est considéré comme le pont de franc-bord, la marque de jaugeage peut être marquée au niveau de la partie supérieure du réseau des lignes de charge assignées.

6. Les détails des calculs prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessus doivent être inscrits sur les formules de mesurage.

IV. — Mention des espaces exemptés sur le certificat de jaugeage

La longueur telle qu'elle est indiquée à la figure 77, et le volume de chaque espace à marchandise qui a été exempté de l'inclusion dans le tonnage brut conformément aux dispositions du paragraphe 10 du titre I et à celles du titre II du présent article doivent être inscrits sur le certificat de jaugeage.

Espaces ouverts non compris dans le tonnage brut

Article 58.

Les espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus ne sont pas compris dans le tonnage brut lorsqu'ils sont entièrement ouverts aux intempéries et à la mer conformément à l'une des dispositions ci-après :

a) — Superstructures s'étendant de bord à bord :

a) Si la superstructure est ouverte transversalement :

1° De pont à pont sur au moins la demi-largeur du navire au droit de l'ouverture. La partie ouverte ne peut être fractionnée; les épontilles ne sont pas considérées comme divisant l'ouverture (voir figure 78);

2° Sur au moins les 3/4 de la largeur du navire au droit de l'ouverture, lorsqu'elle est pourvue d'un seuil d'une hauteur maximum de 2 pieds ou 0,61 mètre.

b) Si le toit est entièrement ouvert sur au moins la moitié de sa superficie totale;

c) Si la longueur de l'ouverture ou des ouvertures dans au moins un des côtés du navire entre le pavois normal et la tôle-bandeau n'est pas inférieure aux trois-quarts de la longueur

totale de l'espace intérieur à la condition que la hauteur de l'ouverture ne soit pas inférieure à 2,5 pieds ou 0,76 mètre, sans aucun moyen de fermeture (voir figure 79);

d) Lorsqu'une partie de pont d'étendue raisonnable, utilisée uniquement comme promenade et entièrement ouverte à l'une ou l'autre de ses extrémités, est vitrée pour la protéger contre les intempéries, elle n'est pas comprise dans le tonnage brut.

II. — Roufles :

a) Si au moins le quart de la longueur totale de toutes les cloisons extérieures est entièrement ouvert de pont à pont, à la condition que cette ouverture ne soit pas fractionnée en plusieurs parties. Les épontilles ne sont pas considérées comme divisant l'ouverture.

b) Si le toit est entièrement ouvert aux intempéries et à la mer sur au moins la moitié de sa surface totale.

III. — Redans des superstructures et des roufles :

S'ils sont entièrement ouverts aux intempéries et à la mer de pont à pont sans aucun moyen de fermeture, à la condition que leur largeur intérieure ne soit pas supérieure à la largeur de l'entrée (voir figure 80).

Article 59.

Les espaces ouverts définis à l'article 58, sont toujours mesurés et mentionnés sur les formulaires de mesurage. Leur description exacte indiquant les dimensions des ouvertures est fournie. Les mesurages sont effectués conformément aux dispositions de l'article 53.

Les calculs sont effectués comme il est indiqué à l'article 54.

Si, à l'intérieur d'un espace ouvert, il existe soit des constructions dont le volume doit être incorporé dans le tonnage brut, soit des écoutes, soit des espaces repris à l'article 57, soit enfin des espaces qui peuvent être considérés comme faisant partie de l'espace d'appareil moteur (tambours, etc...), ces espaces font l'objet d'un mesurage distinct et sont mentionnés sur les formulaires de mesurage. En ce qui concerne son incorporation dans le tonnage brut ou son exclusion de ce tonnage, chacun d'eux est traité d'après les dispositions des articles qui le concernent.

Abri pour passagers de pont

Article 60

Malgré les dispositions du premier alinéa de l'article 51, ont peut, sur décision de l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage, exclure du tonnage brut les superstructures fermées qui sont exclusivement utilisées pour abriter, sans paiement de supplément, les passagers de pont à bord des navires faisant de courts voyages.

Le mesurage de ces constructions est effectué comme il est indiqué aux articles 53 et 54, et leur volume est indiqué dans le certificat de jauge sous un titre spécial.

Espaces affectés au capitaine

Article 61

Tout espace spécialement aménagé, utilisé exclusivement pour le logement du capitaine et certifié tel, est déduit du tonnage brut.

Les espaces déductibles affectés au capitaine peuvent comprendre une chambre, un bureau, un salon, une salle à manger et des penderies.

Un bureau, un salon et une salle à manger équipés de couchettes et situé de telle sorte qu'ils peuvent être utilisés comme cabines de réserve ne sont pas déduits.

Dans le cas où les appartements du capitaine ne sont pas situés à côté de la chambre de barre ou de la chambre des cartes, on peut également comprendre dans les espaces déductibles une chambre de veille pour le capitaine, s'il en existe une contiguë à la chambre de barre ou à la chambre des cartes.

Espaces affectés à l'équipage

Article 62

Tout espace occupé par l'équipage, aménagé exclusivement pour son usage et certifié tel, est déduit du tonnage brut.

L'expression « équipage » comprend toute personne (à l'exception du capitaine et des pilotes) employée ou engagée dans des fonctions quelconques à bord du navire, au cours du voyage. Sur un bateau-pilote, seuls les pilotes nécessaires pour la navigation normale du bateau-pilote peuvent être considérés comme membres de l'équipage.

Les espaces déductibles affectés à l'équipage peuvent comprendre : les chambres, les bureaux et salons, les penderies, les salles pour le séchage des vêtements, les salles à manger, les fumoirs, les cabines de récréation, les bibliothèques, etc...

Les locaux autres que les chambres à coucher, équipés de couchettes et situés de telle sorte qu'ils peuvent être utilisés comme cabines de réserve ne sont pas déduits.

Sur un navire à passagers, tel qu'il est défini à l'article 64, ni les bureaux des commissaires ou des officiers en fonction, ni le cabinet de consultation du docteur ne sont déduits.

Couloirs et autres espaces utilisés par le capitaine et l'équipage

Article 63

Les salles d'eau, salles de bain, douches, water-closets, urinoirs, cuisines, boulangeries, buanderies, les locaux occupés par les installations de filtrage ou de distillation de l'eau potable, les appareils de chauffage et de ventilation, les systèmes d'eau sous pression (hydrophore), les appareils frigorifiques etc... à l'usage exclusif du capitaine et de l'équipage sont déduits, s'ils n'ont pas été exclus de la jauge brute.

Les offices, hôpitaux, infirmeries, pharmacies, les locaux à linge, à cirer et à vêtements de travail, à matériel de cuisine et de table, etc..., utilisés exclusivement par le capitaine et l'équipage sont également déduits.

Les espaces construits pour l'emmagasinage des provisions du capitaine et de l'équipage, et qui sont absolument nécessaires et exclusivement réservés pour cet usage, sont aussi déduits; la déduction accordée à ce titre ne peut cependant excéder 15 % du volume des autres espaces affectés au capitaine et à l'équipage et déduits à ce titre.

Les placards à provisions peuvent être déduits sans aucune restriction, à bord des navires où le capitaine et l'équipage se nourrissent eux-mêmes; mais, dans ce cas, on ne fait aucune autre déduction au titre de la cambuse.

Les couloirs et escaliers destinés principalement à servir au capitaine et à l'équipage pour accéder aux locaux déduits ou exclus sont déduits. Ces couloirs et escaliers sont aussi déduits lorsqu'ils servent en même temps d'accès à :

- a) Des espaces non déductibles lorsque ceux-ci ne sont accessibles que par des trous d'homme de dimensions réglementaires;
- b) Des espaces non déductibles tels que les cabines particulières réservées aux pilotes, veilleurs, pointeurs, douaniers, etc...;
- c) Des couloirs ou escaliers non déductibles à la condition que ceux-ci soient clos;
- d) Des cabines de réserve sur un navire autre qu'à passagers.

La partie non cloisonnée d'un couloir n'est pas déduite. Les arceaux (archopenings) où les portes dont l'aire n'est pas supérieure à la moitié de celle de l'ouverture ne sont pas considérés comme des séparations.

Un couloir desservant à la fois des espaces déductibles et des espaces non déductibles, tels que des cabines accessibles seulement par ce couloir, ne peut être considéré comme destiné principalement à desservir des espaces déductibles au sens du présent article et n'est pas déductible. Toutefois, si l'emprunt de ce couloir pour accéder à un espace ou à des espaces non déductibles n'est qu'occasionnel et s'il existe un autre moyen d'accès à ces espaces, notamment par une voie plus directe, ce couloir reste déductible.

Article 64

Les cabines de réserve ne sont pas déduites. Cependant, l'existence de deux cabines de réserve pouvant être utilisées par l'armateur ou par toute personne autre que des membres de l'équipage n'a pas pour effet de donner au navire le caractère d'un navire à passagers, à condition que ces deux cabines ne contiennent pas plus de quatre couchettes en tout, y compris les canapés-lits. Les cabines particulières réservées aux pilotes, veilleurs, pointeurs, douaniers, etc... ne doivent pas être considérées comme des cabines de réserve mais ne sont pas déduites.

A bord des navires à passagers qui n'ont pas de salle à manger, fumoir, office, cuisine, boulangerie, cambuse, installation de filtrage ou de distillation d'eau potable, salle de bains, salle d'eau, douches, water-closets ou urinoirs, affectés à l'usage exclusif des passagers, on ne déduit pas les espaces de l'espèce affectés au capitaine et à l'équipage. Toutefois, sauf en ce qui concerne les water-closets et urinoirs, cette règle n'est pas applicable aux navires qui transportent des passagers n'utilisant pas de couchettes, tels que les pèlerins, et qui n'ont pas d'installation pour le couchage des passagers.

Aux termes du présent article, l'expression « navires à passagers » s'applique à tout navire qui transporte plus de quatre passagers payants, ou à tout navire qui a plus de deux cabines de réserve équipées comme il est indiqué ci-dessus.

Article 65 (modifié)

Les espaces auxquels se réfèrent les articles 66 à 71 sont — au sens du présent règlement — considérés comme « espaces utilisés pour la navigation et la manœuvre du navire » visés à l'article 7 sous 2° et sont déduits, s'ils n'ont pas été exclus, sous la réserve qu'ils satisfassent aux conditions imposées par ces articles.

Ces espaces sont les suivants :

- Les espaces affectés à la navigation (à l'exception des chaudières auxiliaires et des pompes principales (art. 66);
- Les espaces pour les chaudières auxiliaires et pour les pompes principales (art. 67);
- Les espaces affectés aux installations de pompage à bord des navires transportant des cargaisons liquides en vrac (art. 68);
- Les magasins et ateliers nécessaires à la manœuvre et à l'entretien du navire;
- Les espaces affectés à la soute aux voiles (art. 70);
- Les espaces de water-closets (art. 71).

Espaces effectuels à la navigation

(à l'exception des chaudières auxiliaires et des pompes principales)

Article 66

S'ils n'ont pas été exclus du tonnage brut, les espaces exclusivement utilisés pour la navigation du navire sont déduits, dans la mesure où il est raisonnable de le faire.

On comprend, d'une façon générale, parmi les espaces de navigation déductibles, les chambres utilisées pour le dépôt et l'emploi des cartes, ainsi que des instruments de navigation, les espaces utilisés pour la radio (à l'exclusion des salles d'attente pour passagers), la lampisterie pour feux réglementaires, les chambres où sont déposés les pavillons, les fusées, etc., les espaces affectés aux appareils de signalisation sous-marins et de sondage, les chambres où sont placés les compas pour les appareils à gouverner automatiquement, les gyroscopiques ou appareils similaires, enfin, les espaces affectés à la barre, à l'appareil à gouverner, au cabestan, aux appareils des ancres, au puits aux chaînes.

Sont également déductibles au titre de cet article, les espaces affectés aux compresseurs et aux réservoirs d'air destinés à fournir l'air utilisé pour l'entretien général ou pour la navigation ou pour la sécurité du navire, les espaces exclusivement utilisés pour l'emmagasinage des équipements de lutte contre l'incendie et de sauvetage et les espaces exclusivement affectés aux appareils pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures (à l'exception des tanks à résidus).

Dans les cas où la barre, le servo-moteur, le cabestan, les appareils des ancres ou tous autres engins similaires, sont situés dans des locaux plus grands qu'il n'est nécessaire pour leur destination, on déduit l'espace effectivement occupé par chacun de ces appareils en ajoutant, de chaque côté de l'appareil, l'espace nécessaire pour son fonctionnement (en général, au maximum 2 pieds ou 0,61 mètre de chaque bord); la hauteur totale des espaces à déduire ne doit pas, d'une façon générale, excéder celle d'un entrepont ordinaire.

Chaudières auxiliaires et pompes principales

Article 67

Sous réserve des dispositions de l'article 79 relatives aux traitements applicables aux espaces affectés aux chaudières auxiliaires, qui peuvent être considérés comme faisant partie de l'espace réservé à l'appareil moteur, les espaces qui sont effectivement occupés par des chaudières auxiliaires sont déduits si ces chaudières sont reliées aux pompes principales du navire, même si lesdites chaudières peuvent être utilisées également pour la manœuvre des treuils de chargement ou dans un but similaire.

Si les chaudières auxiliaires ne sont pas reliées aux pompes principales mais servent exclusivement à la manœuvre du cabestan, des appareils des ancres, de l'appareil à gouverner ou d'engins similaires dont on se sert pour la navigation, l'espace occupé peut être considéré comme un espace de navigation, et, en conséquence, fait, à ce titre, l'objet d'une déduction.

On déduit les espaces qui sont occupés par les pompes de cale et qui sont nécessaires pour leur fonctionnement, ainsi que pour en permettre exclusivement l'accès.

La même disposition s'applique aux pompes de water-ballast si elles sont utilisables pour l'assèchement du navire.

Si une chaudière auxiliaire, pompe de cale ou pompe de water-ballast, remplissant les conditions ci-dessus, se trouve située dans les limites de l'espace affecté à l'appareil moteur et n'est pas considérée comme une partie de cet appareil, seuls les espaces strictement occupés par ces engins sont déduits et inscrits sur les formules de mesurage sous la rubrique : « Espaces utilisés pour la navigation ».

Installations de pompage à bord des navires transportant des cargaisons liquides en vrac

Article 68

Pour les navires transportant des cargaisons liquides en vrac, on déduit les espaces occupés par les pompes utilisées comme pompes de chargement ou, sous réserve des dispositions de l'article 78, sous A, 6°, n), par les pompes servant au transfert du combustible liquide lorsqu'elles sont situées hors des limites de l'espace de l'appareil moteur, ainsi que les espaces qui sont strictement nécessaires pour y accéder et les faire fonctionner, à condition que toutes ces pompes soient en même temps utilisables pour l'assèchement du navire.

L'espace déductible de la chambre des pompes est déterminé comme suit :

On attribue à l'espace occupé par une pompe et nécessaire à son fonctionnement, une hauteur égale à celle de la pompe ou à 7 pieds, soit 2,13 mètres, en prenant la plus grande des deux hauteurs et une aire horizontale comprenant la surface qu'elle occupe effectivement, et sur tout le pourtour, un espace suffisant pour le bon fonctionnement de la pompe. Normalement on prend la surface totale d'une chambre des pompes ne contenant que les pompes de chargement et de transfert; la hauteur de cet espace doit être prise depuis le bas du bâti (c'est-à-dire depuis le sommet des longitudinaux ou des varangues ou depuis le plafond du double-fond, suivant le cas).

On attribue à l'espace s'étendant au-dessus de celui susmentionné et nécessaire pour y accéder une aire horizontale dont une dimension est égale à 2 pieds ou 0,61 mètre et l'autre à 3 pieds ou 0,91 mètre.

La déduction totale accordée pour les chambres des pompes doit être limitée conformément au tableau ci-après :

Tonnage brut				Déduction maximale allouée		
Au-dessus de		Mais moins de		Pourcentage du tonnage brut	Tonnage	Mètres cubes
Tonneaux	Mètres cubes	Tonneaux	Mètres cubes			
3000	8.498.580			0,9		
2250	6.373.940	3000	8.498.580		27	76.490
1500	4.249.290	2250	6.373.940	1,2		
900	2.549.580	1500	4.249.290		18	50.990
500	1.416.430	900	2.549.580	2,0		
250	708.220	500	1.416.430		10	28.330
		250	708.220	4,0		

Ateliers et magasins nécessaires pour la manœuvre et l'entretien du navire

Article 69

Sous réserve des restrictions indiquées ci-après les ateliers et les magasins des pompistes, charpentiers et maîtres d'équipage sont déduits du tonnage brut s'ils n'en ont pas été exclus.

La déduction totale est limitée conformément au tableau suivant :

Tonnage brut				Dédution maximale allouée		
Au-dessus de		Mais moins de		Pourcentage du tonnage brut	Tonnage	Mètres cubes
Tonneaux	Mètres cubes	Tonneaux	Mètres cubes			
25000	70.821.530	25000	70.821.530	0.5	125	354.110
20000	56.657.220	20000	56.657.220	0.75	100	283.290
13333.33	37.771.470	13333.33	37.771.470	1.0	75	212.460
10000	28.328.610	10000	28.328.610	1.5	20	56.660
7500	21.246.460	7500	21.246.460	2.0	15	42.490
2000	5.665.720	2000	5.665.720	2.5	10	28.330
1333.33	3.777.140	1333.33	3.777.140		3	8.500
1000	2.832.860	1000	2.832.860			
750	2.124.650	750	2.124.650			
500	1.416.430	500	1.416.430			
100	1.133.140	100	1.133.140			
150	424.930	150	424.930			

Pour les navires qui ont un tonnage brut n'excédant pas 150 tonneaux, soit 424,930 mètres cubes, et où le matériel du maître d'équipage est déposé dans un espace qui n'est pas uniquement affecté à cet usage, on accorde néanmoins la déduction prévue au tableau ci-dessus pour les magasins de maître d'équipage.

Aux navires d'un tonnage brut de plus de 150 tonneaux (424,930 m³) qui se livrent à la pêche ou à la chasse (des baleines et des phoques, par exemple), et qui n'ont pas de local exclusivement affecté au dépôt du matériel du maître d'équipage, il est accordé une déduction convenable — n'excédant toutefois pas 3 tonneaux, soit 8,500 mètres cubes — pour l'espace occupé par ce matériel dans la chambre où sont déposés les engins de pêche et de chasse.

Espaces de water-ballasts

Article 71

Sur demande écrite de l'armateur et sous réserve des restrictions indiquées ci-après, les espaces compris dans le tonnage brut qui sont destinés à être et sont exclusivement utilisés comme water-ballast sont déduits du tonnage brut s'ils remplissent les conditions suivantes :

a) Ils doivent être certifiés convenablement construits et avoir été éprouvés comme water-ballasts;

b) Ils doivent être uniquement adaptés à l'usage de water-ballasts; cependant un coqueron approprié au transport de l'eau douce pour les besoins du bord est également déduit même s'il n'est pas relié au système des water-ballasts;

c) Leurs seuls moyens d'accès doivent consister en trous d'hommes de dimensions ordinaires.

Ad. A. — L'expression « convenablement construits et avoir été éprouvés comme water-ballasts » signifie que les water-ballasts doivent pouvoir résister à la pression de l'eau. Il est interdit de remplir avec du ciment les ouvertures du plafond du double-fond aujour des membrures des côtés.

Ad. B. — Les moyens de remplissage et vidange des water-ballasts (c'est-à-dire, les pompes, tuyaux, etc...) doivent être convenablement installés d'une manière permanente et être indépendants des installations destinées au service de l'eau ou de l'huile de refroidissement des moteurs, de l'eau d'alimentation ou pour l'usage domestique, et des installations relatives aux combustibles liquides ou à la cargaison. Les installations de pompage doivent être d'un type et de dimensions appropriés pour assurer efficacement le service des water-ballasts. Les tuyaux d'aspiration et de refoulement ne doivent pas, en général, avoir un diamètre intérieur inférieur à 2,5 pouces ou 0,664 mètre. Des pompes à bras, des pompes portatives ou des manches ne sont pas considérées comme des moyens permanents et satisfaisants pour le remplissage et la vidange. A bord de tous les navires de moins de 200 tonneaux, ou 566,570 mètres cubes de tonnage brut et à bord des navires de plus de 200 tonneaux, ou 566,570 mètres cubes ayant des voiles comme moyen de propulsion principal les pompes à bras sont admises comme unique moyen de remplissage et de vidange des water-ballasts, à condition que l'installation ait un caractère permanent.

Un coqueron est un réservoir limité par les murailles du navire et l'étrave ou la poupe et situé à l'avant de la cloison d'abordage ou à l'arrière de la cloison du peak arrière.

Ad. C. — Les trous d'hommes ne doivent pas avoir une aire supérieure à 4,91 pieds carrés ou à 0,46 mètre carré.

Les cofferdams sont considérés comme des espaces affectés aux water-ballasts, s'ils remplissent les conditions précédentes.

Quand on détermine la déduction au titre de water-ballast, on considère comme espaces à water-ballast les doubles-fonds reliés au système de pompage des ballasts ou disposés pour recevoir l'eau ou l'huile de refroidissement des moteurs, ou l'eau d'alimentation des chaudières, ou d'usage domestique, ou pour transporter du combustible liquide des lubrifiants ou de la cargaison.

Lorsqu'il s'agit de calculer le volume des espaces de water-ballasts déductibles, on doit se rappeler que le volume total des water-ballasts compris dans le tonnage brut et des doubles-fonds exemptés ne doit pas excéder 19 % du tonnage brut. Lorsque le volume des doubles-fonds égale ou dépasse 19 % du tonnage brut, on accorde aucune déduction pour les water-ballasts.

Une partie d'un water-ballast peut être allouée à titre de déduction pourvu que ce water-ballast tout entier soit installé, construit et qu'il ait subi des essais en vue du transport du lest d'eau.

Article 72

Les divers espaces dont il est question aux articles 61 à 71 du présent règlement ne peuvent être déduits que si leur volume a été préalablement incorporé dans le tonnage brut.

Article 73

Le mesurage et le calcul du volume des espaces dont il est question aux articles 61 à 63 et 66 à 70, sont effectués comme il est indiqué aux articles 53 et 54. En conséquence, les hauteurs sont mesurées jusqu'à la face inférieure du pont situé au-dessus, à travers le lambrissage, s'il en existe; les dimensions, prises horizontalement sont mesurées entre les cloisons et les revêtements, s'il en existe, ou limitées au can intérieur des membrures ou des renforts de cloison d'espacement normal auxquels a été arrêté le mesurage, lors de la détermination du tonnage brut. Chaque espace est mesuré séparément et les formules de mesurage indiquent la destination prévue pour ces espaces. Si l'on n'a déduit que certaines parties d'un espace, les dimensions de l'espace total sont indiquées dans les formules de mesurage, en même temps que celles de l'espace déduit.

Le mesurage des coquillons et autres espaces de water-ballasts, lorsqu'ils s'étendent jusqu'en abord et qu'ils sont situés en dehors du double-fond et au-dessous du pont de tonnage ou de son prolongement, est effectué conformément aux règles prévues pour le mesurage des espaces situés sous le pont de tonnage. La longueur est prise sur le plafond du compartiment (voir figure 81); les sections transversales sont mesurées de la façon habituelle, au milieu de la longueur et à ses points extrêmes, mais on ne prend dans chaque section que cinq largeurs. Si un espace de water-ballast est situé en partie au-dessous et en partie au-dessus du pont de tonnage ou de son prolongement (par exemple, un coquillon arrière s'étendant jusqu'à la face inférieure du pont de demi-dunette), la partie située au-dessous du pont de tonnage ou de son prolongement est mesurée comme il est indiqué ci-dessus, et la partie restante est mesurée séparément.

Pour tous les compartiments s'étendant jusqu'en abord, de chaque côté du navire, la distance de la ou des cloisons extrêmes à la position correcte de la section transversale du volume sous pont de tonnage la plus rapprochée est déterminée et indiquée dans les formules de mesurage.

Le mesurage des espaces de water-ballasts ne s'étendant pas jusqu'en abord et situés au-dessous du pont de tonnage et en dehors du double-fond, est effectué de la façon suivante : on mesure la longueur du compartiment; cette longueur est divisée comme il est indiqué à l'article 21, mais, lorsqu'elle n'excède pas 30 pieds, soit 9,14 mètres, elle n'est divisée qu'en deux parties égales. Les sections transversales sont ensuite mesurées aux points extrêmes de la longueur et à ses points de division. Quand les espaces, dont il est question dans le présent alinéa, ont une hauteur relativement faible, ils peuvent également être mesurés comme il est prévu à l'article 53, s'ils sont limités par des surfaces à peu près planes. Si une citerne a des formes irrégulières, elle est mesurée en plusieurs parties.

Les espaces de water-ballasts situés au-dessus du pont de tonnage ou de son prolongement sont mesurés comme il est indiqué à l'article 53.

Le volume de chaque espace de water-ballast est établi conformément aux dispositions qui le concernent et qui sont indiquées dans le présent règlement pour la détermination du volume de l'espace situé au-dessous du pont de tonnage et des superstructures.

*Déduction allouée pour l'espace affecté à l'appareil moteur.**Article 74*

Pour tout navire à propulsion mécanique, dans lequel un certain espace doit être affecté à l'appareil moteur, il est alloué pour cet appareil une déduction du tonnage brut calculée conformément aux dispositions de l'article 75.

Pour l'application du présent règlement, on considère comme espace affecté à l'appareil moteur, l'espace occupé par l'appareil moteur principal et les appareils auxiliaires énumérés aux articles 78 et 79 nécessaires à son fonctionnement normal ainsi que l'espace indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble y compris ou non, selon le cas, les espaces de ventilation et d'éclairage mentionnés à l'article 77.

Sous réserve des différences d'évaluation du volume sous pont de tonnage et du volume des espaces affectés à l'appareil moteur, résultant de l'application des articles 41, 80.1 et 82, aucun espace ne peut être compris dans le volume des espaces affectés à l'appareil moteur pour la détermination de la déduction allouée à ce titre, s'il n'a d'abord été compris dans le tonnage brut du navire.

La figure 82 indique la méthode à suivre pour mesurer la hauteur d'un tunnel d'arbre d'hélice, quand les hauteurs de tonnage qui correspondent à l'emplacement du tunnel sont elles-mêmes mesurées jusqu'au-dessus du vaigrage supposé placé directement sur le plafond du double-fond.

Tous les espaces affectés à l'appareil moteur doivent être mesurés, et leurs volumes doivent être déterminés conformément aux dispositions contenues dans les articles 80, 81 et 82.

*Dispositions concernant l'espace affecté à l'appareil moteur**Article 76*

L'espace affecté à l'appareil moteur comprend :

a) Les espaces énumérés aux articles 78 A et 79 situés sous le pont de tonnage ou son prolongement tels qu'ils sont définis aux articles 9 et 15;

b) Les espaces énumérés aux articles 78 A et 79 situés entre le pont de tonnage et le pont supérieur ou leurs prolongements et peu comprendre tels qu'ils sont définis aux articles 9 et 15;

c) Les espaces énumérés à l'article 77, situés sur le pont supérieur ou au-dessus.

Lorsqu'on calcule le tonnage du navire compte tenu de l'exemption de certains espaces d'entrepont, conformément aux dispositions de l'article 57, II, l'espace affecté à l'appareil moteur doit comprendre les espaces repris à l'alinéa (a) ci-dessus et peut comprendre sous réserve des restrictions prévues à l'article 77, les espaces visés aux alinéas (b) et (c), (voir figure 83).

*Espaces d'éclairage et de ventilation**Article 77*

Les espaces ou parties visés à l'alinéa (c) de l'article 76, désignés comme « espaces d'éclairage et de ventilation », sont, sur demande de l'armateur, ajoutés au tonnage brut du navire et au volume de l'espace affecté à l'appareil moteur pour le calcul de la déduction au titre de l'appareil moteur à condition qu'ils soient :

a) D'étendue raisonnable;

b) Certifiés présenter des garanties suffisantes au point de vue de la sécurité et de la bonne navigabilité du navire;

c) Construits de manière à ne pouvoir être utilisés que pour l'admission de la lumière du jour et de l'air dans les espaces contenant l'appareil moteur, ou des machines, appareils ou engins, qui peuvent être considérés comme formant partie intégrante de l'appareil moteur, conformément aux dispositions des articles 78 et 79.

Les formules de mesurage doivent indiquer si les espaces en question remplissent les conditions susmentionnées.

*Espaces qui peuvent être considérés comme affectés à l'appareil moteur**Article 78*

A. — Sont considérés comme espaces affectés à l'appareil moteur, les espaces suivants :

1° Les espaces affectés aux chaudières principales;

2° Les espaces affectés aux machines principales ou moteurs principaux;

3° Les espaces affectés aux appareils auxiliaires nécessaires au fonctionnement des chaudières et machines principales ou des moteurs principaux;

4° Les tunnels d'arbres d'hélices, puits d'évacuation et ascenseurs desservant principalement le compartiment machine;

5° Les magasins et ateliers de la machine jusqu'à concurrence de 0,75 % du tonnage brut, s'ils n'ont pas été exclus du tonnage brut;

6° Les espaces occupés par les engins et appareils énumérés ci-après :

a) Les caisses de décantation et les caisses journalières à bord des navires à combustible liquide (caisses comprises dans le tonnage brut et ou exclus de ce tonnage) dans la limite d'un volume maximum correspondant à un approvisionnement de deux jours de combustible, si elles sont situées à l'intérieur du compartiment machine, dans les tambours situés au-dessus, ou si elles sont directement contiguës à ce compartiment ou à ces tambours.

Pour être considérée comme caisse de décantation une caisse doit être équipée d'un système de drainage d'eau et faire partie du circuit de distribution du combustible, de telle sorte que, dans les conditions de services normales, tout le combustible venant des caisses de réserve doivent passer par la caisse de décantation avant d'être distribué aux moteurs principaux et ou aux chaudières principales et ou aux auxiliaires ou avant d'être transvasé dans une caisse journalière;

b) Les dynamos, tableaux de distribution et tableaux de contrôle, à l'exclusion de ceux qui sont indiqués à l'alinéa B, 4°, paragraphe f, du présent article;

c) Les silencieux (y compris ceux qui sont situés dans les cheminées);

d) Les bâches de condenseurs, si elles sont situées dans les limites de l'espace affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur;

e) Les éjecteurs d'escarbilles;

f) Les appareils de tirage forcé pour les chaudières;

g) Les régénérateurs d'huile et refroidisseurs d'huile pour l'huile combustible et l'huile à graisser, y compris les réservoirs de rectification et de purification;

h) Les appareils de chauffage d'eau d'alimentation et autres appareils similaires nécessaires au fonctionnement de l'appareil moteur;

i) Les évaporateurs servant principalement à la distillation de l'eau d'alimentation des chaudières;

j) Les pompes pour l'huile de graissage;

k) Les appareils de ventilation servant principalement à la ventilation de l'espace d'appareil moteur;

l) Les accumulateurs électriques, lorsqu'ils sont principalement employés pour le fonctionnement de l'appareil moteur;

m) Les compresseurs et réservoirs d'air employés pour le fonctionnement de l'appareil moteur;

n) Les pompes à combustible liquide employées uniquement pour ce combustible, lorsqu'elles se trouvent dans les limites de la chambre des machines, dans des tambours situés au-dessus ou dans des locaux directement contigus à cet espace ou à ces tambours.

B. — Ne sont pas considérés comme affectés à l'appareil moteur, les espaces suivants :

1° Ceux qui contiennent le combustible;

2° Ceux qui sont affectés aux réservoirs d'eau d'alimentation;

3° Les caisses de réserve d'huile à graisser.

Les caisses à huile de graissage faisant partie du circuit de graissage ne doivent pas être considérées comme caisses de réserve si elles sont situées dans les limites de la chambre des machines ou des tambours qui la surmontent (voir figure 84).

4° Les espaces occupés par les machines, appareils ou engins ci-après :

a) Les condenseurs auxiliaires non employés pour le fonctionnement de l'appareil moteur;

b) L'installation d'extinction d'incendie;

c) Les machines frigorifiques;

d) Les appareils servant à la ventilation et au chauffage des locaux réservés à l'équipage et aux passagers;

e) Les pompes sanitaires et autres pompes non employées pour le fonctionnement de l'appareil moteur;

f) Les dynamos, tableaux de distribution et tableaux de contrôle employés exclusivement pour l'éclairage, pour la navigation, pour la manutention des cargaisons, etc... et entièrement indépendants de l'appareil moteur du navire;

g) Les chaudières auxiliaires autres que celles mentionnées à l'article 79.

Espaces pour les chaudières auxiliaires

Article 79

Les chaudières auxiliaires que l'Autorité centrale nationale de jaugeage reconnaît nécessaires au fonctionnement de l'appareil moteur principal ou des appareils auxiliaires considérés comme en faisant partie et qui sont utilisées pour ce fonctionnement sont considérées comme faisant partie de l'appareil moteur.

Mesurage des espaces à l'appareil moteur

Article 80

Le mesurage des espaces affectés à l'appareil moteur est effectué de la manière suivante :

1. Les espaces mentionnés à l'article 76, sous a) sont mesurés en déterminant :

- 1° La longueur;
- 2° Trois, cinq ou, le cas échéant, sept hauteurs;
- 3° Trois, cinq ou, le cas échéant, sept largeurs.

On mesure la longueur de l'espace entre les cloisons avant et arrière; cette longueur est ensuite divisée en deux, quatre ou six parties égales, suivant que l'on juge nécessaire de mesurer trois, cinq ou sept hauteurs.

On mesure la hauteur dans le plan longitudinal médian jusqu'au plafond du double-fond (ou jusqu'à la face supérieure des varangues ordinaires ou du vaigrage, suivant le cas); aux points extrêmes de la longueur et aux points de division. Chacune des hauteurs est rectifiée, si c'est nécessaire pour tenir compte du relèvement ou de l'abaissement du double-fond, comme il est indiqué à l'article 28.

La largeur est ensuite mesurée entre les cloisons latérales (ou entre les cans intérieurs des membrures ou la face intérieure du vaigrage, selon le cas) au milieu de chaque hauteur.

Le nombre des hauteurs et des largeurs à mesurer est déterminé d'après la longueur de l'espace et sa situation. Pour un espace de grandes dimensions, situé à l'arrière du navire et s'étendant d'un bord à l'autre, il y a lieu de mesurer cinq ou sept hauteurs et cinq ou sept largeurs. Si cet espace est situé au milieu du navire, il suffit, en règle générale, de mesurer trois hauteurs et trois largeurs.

On procède au mesurage fractionné lorsqu'il existe dans l'espace de l'appareil moteur une ou plusieurs solutions de continuité dans le double-fond ou, dans le cas d'un navire à fond simple, un changement brusque dans la hauteur des varangues, ou lorsque les cloisons latérales dudit espace présentent des formes courbes ou, un contour en lignes brisées (par exemple cloisons latérales des citernes à mazout) ou, en général, lorsque l'espace affecté à l'appareil moteur est de forme irrégulière. Chaque fraction est traitée comme il est prescrit pour le mesurage de l'espace entier. Lorsque l'espace a la forme d'un parallélépipède, il suffit de mesurer une hauteur et une largeur.

Toutes les hauteurs et toutes les largeurs mesurées sont inscrites sur les formules de mesurage, et on indique si elles sont prises jusqu'au plafond du double-fond ou jusqu'au-dessus des varangues ordinaires, jusqu'au can intérieur des membrures ou jusqu'au vaigrage.

En procédant au mesurage des espaces situés sous le pont de tonnage on doit tenir compte des parties en saillie ou en retrait du double-fond, ou des varangues, ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 1 de l'article 29.

Les figures 85 à 90 montrent comment on procède au mesurage des espaces affectés à l'appareil moteur.

2. Les espaces mentionnés à l'article 76, aux alinéas b et c, sont mesurés, pour ce qui concerne la longueur, la hauteur et la largeur, conformément à la méthode indiquée au paragraphe 1 du présent article. Toutefois, il suffit généralement de mesurer une seule hauteur et une seule largeur, à moins que l'espace, dont il s'agit, ne s'étende d'un bord à l'autre du navire; dans ce cas, il y a lieu de mesurer trois ou cinq largeurs.

Les espaces situés au-dessus du pont de tonnage ou de son prolongement sont mesurés étage par étage. Chaque espace est mesuré séparément, et les mesures sont prises entre les cloisonnements sans tenir compte des renforts.

3. Lors de la détermination du volume des espaces dont il est question au présent article, on prend soin de ne pas inclure les espaces qui ne doivent pas être considérés comme faisant partie des espaces affectés à l'appareil moteur ou ceux visés à l'article 78, A, 5°, dont l'incorporation totale ou partielle ne peut avoir lieu qu'après détermination de la jauge brute du navire. A cet effet, il convient dans la plupart des cas, de mesurer séparément, en prenant leurs dimensions extérieures extrêmes, les espaces occupés par les machines, appareils et engins qui ne sont pas considérés comme faisant partie de l'appareil moteur puis, de déduire leur volume de celui de l'espace total (voir figures 86 et 90).

Si ces machines, appareils, engins, etc..., sont entourés de cloisons, il y a lieu de mesurer la capacité de l'espace enclos.

Les mesures des espaces occupés par les machines, appareils, engins, etc..., qui ne doivent pas être considérés comme faisant partie de l'appareil moteur (qu'ils soient ou non entourés de cloisons) doivent être indiquées sur les formules de mesurage.

Si en conformité des dispositions de l'article 81, il est nécessaire d'apporter des restrictions au mesurage de l'espace affecté à l'appareil moteur, les mesures réduites, ainsi que les mesures effectives sont inscrites sur les formules de mesurage.

Restrictions à apporter aux espaces affectés à l'appareil moteur

Article 81

a) Longueur des espaces visés à l'article 78 A, 1, 2 et 3 :

1. Si, lors du mesurage de l'espace affecté à l'appareil moteur on constate que la longueur de cet espace est supérieure à celle indispensable au bon fonctionnement de la machine principale et des appareils auxiliaires qui lui sont nécessaires, cette longueur est limitée conformément aux stipulations du paragraphe 4.

2. Dans le cas de navires à vapeur, on procède comme suit :

1° Si les grilles de chauffe sont installées longitudinalement on prend pour longueur celle des grilles augmentée d'un pied ou de 0,30 mètre, en avant de chaque plan de grilles, pour tenir compte de l'espace nécessaire à la chauffe et au travail des feux, mais on n'ajoute rien si les grilles sont placées transversalement.

La même restriction s'applique si les chaudières principales sont situées entièrement ou partiellement au-dessus du pont supérieur.

2° Pour les navires dont la propulsion est assurée par des machines alternatives, le point arrière extrême de l'espace affecté à l'appareil moteur ne doit pas être situé plus en arrière du cylindre arrière, de sa boîte de tiroir ou de toute autre partie de la machine principale, qu'il n'est nécessaire pour son fonctionnement normal. En aucun cas, à moins d'instructions spéciales de l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage, ce point extrême de mesurage ne doit être situé à plus de 4 pieds ou 1,22 mètre en arrière du cylindre, etc..., ci-dessus mentionné.

3. Dans les navires à turbines, les restrictions indiquées au paragraphe 2 de la section a) du présent article s'appliquent au mesurage des espaces affectés aux chaudières.

4. Les restrictions auxquelles se réfèrent les paragraphes 1, 2, et 3 de la section a) du présent article ne s'appliquent que dans le cas où le volume des espaces affectés à l'appareil moteur sur lequel est basée la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de 20 % ou plus du tonnage brut pour les navires à hélices ou de 30 % ou plus pour les navires à roues. Toutefois, quel que soit le volume desdits espaces, ces restrictions ne s'appliquent en aucun cas aux navires de pêche ou de chasse, aux remorqueurs tels qu'ils sont définis à l'article 75, aux navires qui sont construits pour la rupture des glaces et qui sont exclusivement affectés à cet usage, aux navires de plaisance.

5. Si une dérogation à l'une quelconque des dispositions ci-dessus relatives à la longueur semble s'imposer en raison de la grande puissance des machines ou d'un aménagement spécial de l'appareil moteur, l'autorité centrale nationale de jaugeage, à laquelle toute la documentation nécessaire et tous les plans doivent être soumis décide quelle doit être la longueur à employer pour le calcul du volume.

b) Tunnels d'arbres dans les navires à hélices, puits d'évacuation de secours :

1. Palier de butée.

Lorsqu'en application du présent article, une limitation de la longueur de l'espace de la machine principale doit être appliquée et que le palier de butée n'est pas situé dans une niche qui lui est ordinairement réservée mais se trouve à l'intérieur

de la partie principale, en dehors de la partie limitée; la hauteur de l'espace attribué à ce palier de butée ne doit, en aucun cas, dépasser celle nécessaire à l'entretien et aux réparations (voir figure 91).

2. Cas où il n'existe pas de tunnel proprement dit :

1° Dans les navires à une seule hélice, on admet comme tunnel le volume qu'aurait occupé un tunnel de dimensions ordinaires. Si la cloison arrière de la machine présente une niche, la hauteur de l'espace admis au-dessus de l'arbre ne doit pas dépasser celle nécessaire pour assurer le fonctionnement et les réparations (voir figures 91 et 92).

2° Dans les navires à deux hélices ou plus, les mêmes dispositions s'appliquent en général. Toutefois, quand il existe un grand espace ou compartiment s'étendant d'un bord à l'autre, immédiatement sur l'arrière de l'espace principal, l'espace à considérer comme affecté à l'appareil moteur au titre du tunnel ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire, dans le cas d'un tunnel d'arbre de dimensions ordinaires, pour chacune des lignes d'arbre (voir figure 93).

3. Dans le cas des navires munis de deux hélices ou plus, avec tunnel clos, la chambre des presse-étoupe ne doit pas être de dimensions supérieures à celles qui sont utiles pour assurer la visite et l'entretien des arbres, compte-tenu de la disposition générale de cette partie du navire (voir figure 94).

4. Les puits d'évacuation de secours sont considérés comme faisant partie de l'espace affecté à l'appareil moteur, à la condition de ne pas dépasser les dimensions nécessaires pour donner accès au tunnel ou pour permettre d'en sortir.

c) Espaces situés entre le pont de tonnage et le pont supérieur :

En général, les seules restrictions applicables sont celles indiquées à l'alinéa a), mais lorsqu'une exemption a été accordée en vertu de l'article 57 II, on applique les dispositions de l'alinéa d) ci-dessous.

d) Espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus :

Pour déterminer si ces espaces sont « de dimensions raisonnables », on s'inspire des directives suivantes :

1. En ce qui concerne les espaces situés en dehors des limites de l'espace affecté à l'appareil moteur ou en dehors des tambours situés au-dessus et contenant des engins et appareils qui, par application des articles 78 et 79, peuvent être considérés comme faisant partie de l'espace affecté à l'appareil moteur, leurs dimensions ne doivent pas dépasser celles nécessaires pour assurer le bon fonctionnement desdits engins et appareils.

2. Dans le cas d'espaces servant à l'admission de l'air et de la lumière vers l'espace affecté à l'appareil moteur :

1° Leur longueur totale ne doit pas dépasser celle de la partie principale située au-dessous (voir figure 95).

2° La largeur à retenir ne doit pas dépasser la moitié de la plus grande largeur de tonnage.

Toutefois, si l'espace contenant la machine propulsive principale s'étend verticalement jusqu'à la face inférieure d'un pont surélevé, la limitation de la largeur n'est pas appliquée à la portion de la coupée située sous un tel pont surélevé visé à l'alinéa c) de l'article 76.

e) Tous les cas douteux sont soumis, avec toute la documentation nécessaire, à l'autorité centrale nationale chargée du jaugeage, à laquelle incombe la décision à prendre.

PARTIE V

DÉTERMINATION DU TONNAGE CONFORMÉMENT A LA RÈGLE II

Mesurage de l'espace situé sous le pont le plus élevé

Article 84

Lorsque, conformément au deuxième alinéa de l'article 2, on doit appliquer la règle II, le mesurage de l'espace situé au-dessous du pont le plus élevé est effectué en déterminant la longueur du navire, sa largeur hors tout et son périmètre ou pourtour. On procède de la manière suivante :

1. La longueur est mesurée sur le pont le plus élevé du navire depuis la face arrière de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot. S'il n'existe pas d'étambot ou si l'étambot ne s'élève pas jusqu'à la hauteur du pont le plus élevé, la longueur est mesurée jusqu'à la face avant de la mèche du gouvernail, cette dernière étant, s'il est nécessaire, prolongée fictivement jusqu'au niveau du pont le plus élevé (voir figure 96).

2. La largeur hors tout est déterminée en mesurant la plus grande largeur du pont le plus élevé jusqu'à l'extérieur du bordé du navire, à l'endroit où le livet dudit pont a été préalablement marqué à l'extérieur. Si la muraille est rentrante, on détermine la perpendiculaire à l'aide du fil à plomb ou par tout autre moyen. La somme de la largeur et des rentrées des deux côtés constitue la largeur hors tout (voir figure 97). Les ceintures ou défenses ne doivent pas être comprises dans cette largeur.

Dans le cas où il est possible de déterminer la largeur hors tout par un mesurage intérieur (par exemple, dans l'espace occupé par l'appareil moteur dans un navire en acier), on mesure la plus grande largeur jusqu'à la face intérieure des tôles du bordé, et on ajoute à cette largeur les épaisseurs réelles des bordées de chacun des côtés du navire.

3. Pour mesurer le pourtour, ou périmètre, il est préférable d'employer une chaîne à mailles souples que l'on passe autour du navire à l'endroit où la largeur hors tout a été mesurée (voir figures 98 et 99). La chaîne doit être appliquée contre le navire perpendiculairement à la ligne de quille, et on marque sur elle ses points de rencontre avec le livet du pont le plus élevé. Le pourtour s'obtient en mesurant sur la chaîne la distance entre les points ainsi marqués.

Mesurage et calcul du volume des superstructures

Article 88

Le mesurage de toutes les superstructures et de toutes les écoutes situées sur le pont le plus élevé ou au-dessus est effectué en déterminant leur largeur moyenne, leur longueur moyenne et leur hauteur moyenne, si possible conformément aux dispositions de la partie III. S'il est impossible d'en effectuer le mesurage intérieur, leurs dimensions sont prises extérieurement. Le volume de ces espaces s'obtient en multipliant la longueur par la largeur; l'aire ainsi obtenue est multipliée par la hauteur. Le résultat est considéré comme étant le volume exprimé en pieds cubes ou en mètres cubes.

PARTIE VI

MESURES DE SIGNALLEMENT

Mesures de signallement en cas d'application de la règle I

Article 90

1. La longueur de signallement est celle mesurée depuis la face avant de l'extrémité supérieure de l'étrave (voir figure 100) jusqu'à la face arrière de l'extrémité supérieure de l'étambot.

S'il n'existe pas d'étambot, la longueur est mesurée jusqu'au point d'intersection de la partie avant de la mèche du gouvernail (ou de la verticale qui la prolonge fictivement) avec le pont le plus élevé.

Cette mesure peut être aisément obtenue en ajoutant ou en déduisant, selon le cas, de la longueur de tonnage, préalablement déterminée, les distances horizontales, mesurées dans le plan longitudinal médian, entre les points extrêmes de cette longueur et les points mentionnés ci-dessus (voir figure 96).

2. La largeur de signallement est la largeur hors tout déterminée de la manière indiquée à l'article 84 pour la largeur d'après la règle II (voir figure 97).

Les ceintures et défenses ne doivent pas être comprises dans cette largeur.

3. Le creux de signallement est la distance verticale mesurée dans le plan longitudinal médian du navire à la moitié de la longueur de signallement entre la face inférieure du pont supérieur et la face supérieure du plafond du double-fond ou des varangues (voir figure 101).

Lorsque la verticale abaissée du milieu de la longueur de signallement rencontre une niche ou une saillie du double-fond, le creux de signallement est mesuré, suivant le cas, jusqu'au fond de la niche ou jusqu'au plafond de la saillie (voir figure 102).

Article 92

La longueur extrême doit également être déterminée. Elle est mesurée entre les points extrêmes avant et arrière de la structure permanente (voir figure 103).

RÈGLEMENT INTERNATIONAL relatif au jaugeage des navires

Conformément au protocole final de la convention, la conférence réunie à Oslo en mai 1965 a formulé les recommandations suivantes qui sont publiées comme :

SUPPLÉMENT N° 1

au « Règlement international relatif au jaugeage des navires » annexé à la convention.

RECOMMANDATION N° 1

Général

Considérant qu'un avantage indu et déloyal peut être obtenu par une structure anormale et disproportionnée du navire et que le règlement international ne doit jamais être interprété et appliqué de manière à favoriser de telles tendances, une autorité centrale nationale chargée du jaugeage qui, par l'examen des plans soumis et après discussions supplémentaires avec le propriétaire ou le constructeur, est convaincue que le mode de construction choisi peut offrir un avantage indu ou déloyal interprétera le règlement de manière à prévenir de tels avantages.

RECOMMANDATION N° 2

Article 12

Vaigrages (continus ou claire-voie)

-Si un vaigrage continu est posé sur des lambourdes et si l'épaisseur de ce vaigrage est supérieure à 0,25 pied (0,08 mètre) elle sera ramenée à 0,25 pied (0,08 mètre).

Si un vaigrage continu est posé directement sur le plafond du double-fond (tank-top) ou sur le can supérieur des varangues ou sur le can intérieur des membrures, l'épaisseur d'un tel vaigrage ne sera pas réduite s'il est en bois ou en toute autre matière faisant partie intégrante de la construction du navire, telle que du ciment ou du béton.

Un vaigrage posé sur le plafond de tanks latéraux (ving-tanks) ou de similaires sera assimilé à un vaigrage sur le plafond du double-fond ou le can supérieur des varangues.

RECOMMANDATION N° 3

Article 26

Varangues principales et plafond du double-fond

La figure 1 R montre un double fond dont le plafond s'incline en droite ligne du centre jusqu'aux murailles au-dessus du bouchain, et qui est pourvu de varangues goussets dont les cans supérieurs transversaux sont situés au-dessus du plafond du tank et sont susceptibles d'être utilisées comme supports de vaigrage; elles servent aussi à relier les membrures au plafond du tank.

Dans ce cas la hauteur de tonnage et la largeur inférieure doivent être déterminées d'après l'article 26, les portions de la construction du fond en dehors du double-fond étant considérées comme des goussets de taille anormale.

RECOMMANDATION N° 4

Article 48

Méthodes de mesure des entreponts

Méthode 1.

Les largeurs doivent être mesurées à la moitié de la hauteur prise au quart de la largeur du navire à chaque point de division avec la tolérance nécessaire pour tenir compte des murailles inclinées du navire et des différents boudges.

RECOMMANDATION N° 5

Article 48

Méthodes de mesure des entreponts

Méthode 1.

Quand les difficultés se présentent pour le mesurage de la partie arrière par la méthode 1, les longueurs 1 et 2 peuvent être mesurées jusqu'à un point convenable en avant de l'étambot.

RECOMMANDATION N° 6

Article 51

Espaces protégés pour dancing et similaires

1. Dans l'interprétation du deuxième alinéa de l'article 51 pour déterminer si les toitures, cloisons, etc., des superstructures sont construites de telle manière que les superstructures puissent être considérées comme permanentes, il est à noter que les cloisons à charnières, coulissantes ou escamotables et les

similaires construites en acier, bois ou matériaux analogues doivent être considérées comme permanentes, sauf dans les cas mentionnés au paragraphe 2 ci-après. Si elles sont en toile ou en matière similaire, elles ne doivent pas être considérées comme permanentes.

2. Les cloisons longitudinales mobiles à charnières, coulissantes ou escamotables construites en bois et en verre ou de construction légère similaire incapable de résister à la pleine force de la mer ci-après dénommées « écrans » (screens). Un écran n'est pas considéré comme permanent, lorsqu'il répond aux conditions suivantes :

a) Etre éloigné des murailles du navire d'au moins la largeur de la gouttière de pont ou, s'il n'y a pas de gouttière, d'au moins un pied ou 0,30 mètre;

b) S'étendre au moins sur 75 % de la distance entre les cloisons transversales constituant les limites de l'espace exempté, et en aucun cas sur moins de 4 pieds ou 1,22 mètre;

3. Si la largeur d'un tel espace de pont dépasse 50 % de la largeur hors-membres du navire, à moins qu'il ne soit muni d'une ouverture permanente d'au moins 4 pieds de long, les deux cloisons longitudinales le limitant doivent consister en écrans tels que définis au paragraphe 2, pour qu'il puisse être considéré comme un espace ouvert.

4. Des espaces de pont peuvent être considérés ouverts lorsque, pourvus d'écrans, ils sont seulement garnis d'un mobilier typique de pont et que la ventilation est naturelle.

RECOMMANDATION N° 7

Article 60

Abri pour passagers de pont

Dans un abri exempté pour passagers de pont seules des sièges et des tables sont autorisés.

Des ouvertures dans les cloisons limitant cet abri pour servir des repas enlèveraient à ces espaces le bénéfice de l'exemption.

RECOMMANDATION N° 8

Article 78, A (6)

(a) Espaces qui peuvent être considérés comme affectés à l'appareil moteur

Caisnes de décantation.

Pour calculer la tolérance maximum (correspondant à un approvisionnement de combustible liquide de deux jours) les formules ci-après doivent être utilisées.

Installation	Tonneaux	Mètres cubes
I. Machine à vapeur/alternative.	$\frac{\text{I.H.P.} \times 42.3}{6.000}$	$\text{I.H.P.} \times 0.0200$
II. Turbines :	$\frac{\text{S.H.P.} \times 31.7}{6.000}$	$\text{S.H.P.} \times 0.0150$
a) Turbines à vapeur à engrenages.	$\frac{\text{S.H.P.} \times 31.7}{6.000}$	$\text{S.H.P.} \times 0.0150$
b) Turbo-électrique.	$\frac{\text{S.H.P. (prop. m.)} \times 33.3}{6.000}$	$\text{S.H.P. (prop. m.)} \times 0.0160$
c) Turbines à gaz à engrenage (à turbo-compresseur et chambre de combustion).	$\frac{\text{S.H.P.} \times 31.7}{6.000}$	$\text{S.H.P.} \times 0.0150$
d) Turbines à gaz propulsion électrique.	$\frac{\text{S.H.P. (prop. m.)} \times 33.3}{6.000}$	$\text{S.H.P. (prop. m.)} \times 0.0160$
e) Turbines à gaz avec générateur de gaz à piston libre.	$\frac{\text{S.H.P.} \times 26.4}{6.000}$	$\text{S.H.P.} \times 0.0125$
III. Moteur diesel :	$\frac{\text{E.H.P.} \times 22.0}{6.000}$	$\text{E.H.P.} \times 0.0104$
a) A attaque directe.	$\frac{\text{E.H.P.} \times 22.0}{6.000}$	$\text{E.H.P.} \times 0.0104$

Installation	Tonneaux	Mètres cubes
b) A engrenages.	$\frac{\text{E.H.P.} \times 22.0}{6.000}$ ou si S.H.P. est seule connue : $\frac{\text{S.H.P.} \times 23.7}{6.000}$	$\text{E.H.P.} \times 0.0104$ ou si S.H.P. est seule connue : $\text{S.H.P.} \times 0.112$
c) Diésel électrique.	$\frac{\text{S.H.P. (prop. m)} \times 25.4}{6.000}$ ou si E.H.P. est seule connue : $\frac{\text{E.H.P.} \times 22.0}{6.000}$	$\text{S.H.P. (prop. m)} \times 0.120$ ou si E.H.P. est seule connue : $\text{E.H.P.} \times 0.0104$

L.H.P. = Puissance théorique.

S.H.P. = Puissance sur l'arbre.

E.H.P. = Puissance effective ou au frein.

Prop. m. = Appareil moteur.

RECOMMANDATION N° 9

Article 63

Locaux et accès utilisés par le capitaine et l'équipage

A la condition qu'il n'y ait pas de passavant au-dessus du pont, la déduction d'une coursive située immédiatement sous le pont, conduisant des locaux d'équipage aux espaces de manœuvre du navire, peut être accordée.

La déduction allouée pour une telle coursive sera limitée à une largeur dégagée de 3 pieds ou 0,91 mètre et à une hauteur dégagée de 7 pieds ou 2,13 mètres.

RECOMMANDATION N° 10

Article 80

Espaces qui peuvent être considérés comme affectés à l'appareil moteur

Il ne sera pas tenu compte des appareils et installations ne faisant pas partie de l'appareil moteur, bien qu'ils soient situés dans les espaces affectés à cet appareil moteur, à la condition que leur volume, non compris l'espace nécessaire à leur fonctionnement, n'excède pas 20 pieds cubes ou 0,57 mètre chacun, s'ils ne sont pas groupés.

Cette disposition s'appliquera également à un réservoir (tank) dont le volume n'excèdera pas 100 pieds ou 2,83 mètres cubes.

CONVENTION

Pour l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires signée à Oslo, le 10 juin 1947

MODIFICATIONS PROPOSÉES DE LA CONVENTION

Article 5

Le certificat international de jaugeage sera rédigé dans la langue officielle du pays par lequel il sera délivré : si cette langue n'est pas la langue anglaise, le texte sera reproduit en anglais, partiellement ou en totalité, selon que cela sera jugé utile.

Le certificat de jaugeage sera conforme au modèle approprié constituant les appendices I, IA, IB et 2, de l'annexe B.

Article 8

1° Tout navire battant pavillon d'un des pays des gouvernements contractants et touchant un port d'un pays auquel il n'appartient pas mais auquel la Convention s'applique, est susceptible d'être contrôlé en matière de jaugeage. Ce contrôle s'exercera aux seules fins de s'assurer :

a) Que le navire est pourvu d'un certificat international de jaugeage valable, et;

b) Que les caractéristiques principales du navire correspondent aux indications figurant sur le certificat.

2° Seuls les fonctionnaires possédant la compétence nécessaires seront autorisés à exercer le contrôle précisé.

3° L'exercice d'un tel contrôle ne doit en aucun cas occasionner au navire de frais ou de retard.

4° Si le contrôle révèle que le tonnage ou les caractéristiques du navire diffèrent de ceux mentionnés sur le certificat de jaugeage, le Gouvernement du pays auquel le navire appartient doit en être informé, sans délai, pour les suites utiles.

Dès que la correction nécessaire aura été faite le Gouvernement du pays qui l'aura provoquée en sera immédiatement informé par le Gouvernement auquel le navire appartient.

Article 12

1° a) Des modifications à la présente convention et au règlement annexé, qui pourraient être considérées comme utiles ou nécessaires, peuvent en tout temps être proposées par un gouvernement contractant au Gouvernement de Norvège. Des propositions de ce genre doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres gouvernements contractants pour approbation.

b) Si l'une quelconque de ces modifications est approuvée par tous les gouvernements contractants (y compris les gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives) après un délai de trois à six mois (ce délai étant fixé par le Gouvernement de Norvège selon l'importance de la modification proposée) la présente Convention ou le Règlement seront modifiés en conséquence.

La modification entre en vigueur douze mois après la réception de la dernière approbation par le Gouvernement de Norvège.

b) Les contrats mentionnés à l'alinéa précédent souscrits pour un seul navire ou pour des navires d'une même série, donneront aux armateurs le bénéfice des dispositions de l'alinéa 3 a sous réserve que le jaugeage soit effectué dans un délai maximum de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la modification incriminée.

c) Des transformations ultérieures effectuant le tonnage, aux termes de l'article 6, nécessiteront un nouveau mesurage des seuls espaces en cause.

c) Le Gouvernement de Norvège informe les gouvernements contractants des approbations reçues à la fin du délai imparti.

2° a) Une conférence, en vue d'examiner les modifications à la présente Convention et au Règlement annexé proposées par un gouvernement contractant, doit être convoquée dans les meilleurs délais par le Gouvernement de Norvège sur la demande du tiers des gouvernements contractants.

b) Toute modification adoptée par une telle conférence à la majorité des deux tiers des gouvernements contractants doit être communiquée par le Gouvernement de Norvège à tous les autres gouvernements contractants en vue d'obtenir leur approbation.

c) La modification ainsi communiquée pour approbation 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 n'acceptent pas ladite modification — douze mois après la date à laquelle la modification a été acceptée par les deux tiers des gouvernements contractants.

d) La conférence convoquée aux termes de l'alinéa a du présent paragraphe peut spécifier par un vote à la majorité des deux tiers, au moment de l'adoption de la modification, que celle-ci revêt une importance telle que tout gouvernement contractant faisant la déclaration prévue à l'alinéa précédent et n'acceptant pas la modification dans un délai de douze mois à dater de son entrée en vigueur, cessera d'être partie à la présente Convention à l'expiration dudit délai.

e) La majorité des deux tiers prévue aux alinéas C et D doit correspondre, au moins, aux deux tiers du tonnage total représenté par les gouvernements contractants.

3° A titre transitoire, au regard de l'application des modifications visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article :

a) 1° L'armateur d'un navire en possession d'un certificat international de jaugeage en cours de validité, ne sera pas obligé de faire remesurer son navire à la date d'entrée en vigueur d'une modification.

2° L'armateur d'un navire en construction ou pour la construction duquel un contrat a été signé au moment de l'entrée en vigueur d'une telle modification — compte tenu des dispositions prévues au point B ci-dessous — ne sera pas obligé d'appliquer la modification lorsque le navire sera jaugeé.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

DECRET n° 67-911 du 20 juillet 1967

mettant fin à des mesures d'assignation à résidence

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance, n° 60-27 du 10 octobre 1960 relative aux agissements portant atteinte à l'ordre et à la sécurité publics;

Vu le décret n° 67-654 du 13 juin 1967 assignant à résidence MM. Ben Salame Fawzi et Ibrahim Baalbaki, respectivement à Ololdou et à Goudiry;

Sur le rapport du Ministre de l'Intérieur;

DÉCRÈTE :

Article premier. — Il est mis fin aux dispositions du décret n° 67-654 du 13 juin 1967 susvisé assignant à résidence :

MM. Ben Salame Fawzi; Ibrahim Baalbaki.

Art. 2. — Le présent décret qui prendra effet pour compter du jour de sa notification aux intéressés, sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

DECRET n° 67-754 du 29 juin 1967

accordant la nationalité sénégalaise à M. Amadou Diallo, sans dispense des incapacités prévues par l'article 16 de la loi n° 61-10 du 7 mars 1961.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment ses articles 36 et 37;

Vu la loi n° 61-10 du 7 mars 1961 déterminant la nationalité sénégalaise, notamment dans ses articles 11, 12, 16 et 17;

Vu la requête de l'intéressé ensemble le résultat des enquêtes effectuées;

Sur le rapport du Ministre de la Justice, Garde des Sceaux,

DÉCRÈTE :

Article premier. — La nationalité sénégalaise est accordée à la personne désignée ci-après :

N° 4199 : M. Amadou Diallo, né vers 1918 à Donguélé-Sigon Sanama (République de Guinée), ex-tireur de plan du S.M.B., domicilié chez M. El Hâdji Ibrahim Samb, rues 22 angle 21 à Dakar.

Art. 2. — Le Ministre de la Justice, Garde des Sceaux, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Dakar, le 29 juin 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-753 du 29 juin 1967

accordant la nationalité sénégalaise à M. Ady Niang, sans dispense des incapacités prévues par l'article 16 de la loi n° 61-10 du 7 mars 1961.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment ses articles 36 et 37;

Vu la loi n° 61-10 du 7 mars 1961 déterminant la nationalité sénégalaise, notamment dans ses articles 11, 12, 16 et 17;

Vu la requête de l'intéressé ensemble le résultat des enquêtes effectuées;

Sur le rapport du Ministre de la Justice, Garde des Sceaux;

DÉCRÈTE

Article premier. — La nationalité sénégalaise est accordée à la personne désignée ci-après :

N° 1701 : M. Ady Niang, né en 1914 à Nioro (République du Mali), manœuvre à l'école Clémenceau, domicilié chez Goré Samb, avenue Matick Sy angle rue 12, Dakar.

Art. 2. — Le Ministre de la Justice, Garde des Sceaux, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Dakar, le 29 juin 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-838 du 11 juillet 1967

accordant la nationalité sénégalaise à M. Dian Billo, sans dispense des incapacités prévues par l'article 16 de la loi n° 61-10 du 7 mars 1961.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment ses articles 36 et 37;

Vu la loi n° 61-10 du 7 mars 1961 déterminant la nationalité sénégalaise, notamment dans ses articles 11, 12, 16 et 17, complétée par la loi n° 67-17 du 28 février 1967;

Vu la requête de l'intéressé ensemble le résultat des enquêtes effectuées;

Sur le rapport du Ministre de la Justice, Garde des Sceaux,

DÉCRÈTE

Article premier. — La nationalité sénégalaise est accordée à la personne désignée ci-après :

N° 3785 : M. Dian Billo, né en 1919 à Kouré-Karé, cercle de Labé (Guinée), garçon de salle au centre hospitalier de Fann, demeurant chez Cheikhou Diallo, parcelle n° 389, Grand-Dakar.

Art. 2. — Le Ministre de la Justice, Garde des Sceaux, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Dakar, le 11 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-839 du 11 juillet 1967

accordant la nationalité sénégalaise à M^{me} Solange Estelle Ajavon, sans dispense des incapacités prévues par l'article 16 de la loi n° 61-10 du 7 mars 1961.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment ses articles 36 et 37;

Vu la loi n° 61-10 du 7 mars 1961 déterminant la nationalité sénégalaise, notamment dans ses articles 11, 12, 16 et 17;

Vu la requête de l'intéressée ensemble le résultat des enquêtes effectuées;

Sur le rapport du Ministre de la Justice, Garde des Sceaux,

DÉCRÈTE :

Article premier. — La nationalité sénégalaise est accordée à la personne désignée ci-après :

N° 4596 : M^{me} Solange Estelle Ajavon, née le 11 février 1942 à Thiès (Sénégal), étudiante demeurant Sicap-Baobabs, villa n° 787, Dakar.

Art. 2. — Le Ministre de la Justice, Garde des Sceaux, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Dakar, le 11 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-896 du 20 juillet 1967

portant prorogation de la durée de l'auditorat d'un membre de la Cour suprême

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-17 du 3 septembre 1960 portant loi organique sur la Cour suprême, modifiée par l'ordonnance n° 63-07 du 27 juillet 1963 et notamment son article 9;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — La durée de l'auditorat de M^{me} Suzanne Diop, auditrice à la Cour suprême, est prorogée de deux ans pour compter du 6 février 1967.

Art. 2. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-898 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un juge au tribunal de 3^e classe de Ziguinchor

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature et notamment son article 65;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Amadou Serigne Bâ est nommé juge au Tribunal de 3^e classe de Ziguinchor, pour compter du 1^{er} juillet 1967, indice de traitement 1951, avec une ancienneté civile conservée pour l'échelon supérieur d'un an et trois mois.

Art. 2. — M. Amadou Serigne Bâ est maintenu dans son poste actuel pour une durée maxima de deux ans.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-899 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un juge au tribunal de 3^e classe de Diourbel

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature et notamment son article 65;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Papa Samba Bâ est nommé juge au Tribunal de 3^e classe de Diourbel, pour compter du 1^{er} juillet 1967, indice de traitement 1951, avec une ancienneté civile conservée pour l'échelon supérieur d'un an et trois mois.

Art. 2. — M. Papa Samba Bâ est maintenu dans son poste actuel pour une durée maxima de deux ans.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-900 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un juge au tribunal de 3^e classe de Thiès

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature et notamment son article 65;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Papa Maguèye Guèye est nommé juge au Tribunal de 3^e classe de Thiès, pour compter du 1^{er} juillet 1967, indice de traitement 1951, avec une ancienneté civile conservée pour l'échelon supérieur d'un an et trois mois.

Art. 2. — M. Papa Maguèye Guèye est maintenu dans son poste actuel pour une durée maxima de deux ans.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-901 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un juge au tribunal de 3^e classe de Diourbel

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature et notamment son article 65;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Youssouph Sakho est nommé juge au Tribunal de 3^e classe de Diourbel, pour compter du 1^{er} juillet 1967, indice de traitement 1951, avec une ancienneté civile conservée pour l'échelon supérieur d'un an et trois mois.

Art. 2. — M. Youssouph Sakho est maintenu dans son poste actuel pour une durée maxima de deux ans.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-902 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un juge au tribunal de 3^e classe de Tambacounda

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature et notamment son article 65;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Mamadou Moustapha Touré est nommé juge au Tribunal de 3^e classe de Tambacounda, pour compter du 1^{er} juillet 1967, indice de traitement 1951, avec une ancienneté civile conservée pour l'échelon supérieur d'un an et trois mois.

Art. 2. — M. Mamadou Moustapha Touré est maintenu dans son poste actuel pour une durée maxima de deux ans.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-903 du 20 juillet 1967

portant affectation d'un vice-président intérimaire au tribunal de première instance de Dakar

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature et notamment son article 65;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Gilbert André, président du Tribunal de 2^e classe de Kaolack, en service à Thiès, est affecté en qualité de vice-président intérimaire au tribunal de première instance de Dakar.

Art. 2. — La durée maxima de l'intérim est fixée à 2 ans.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-904 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un conseiller à la Cour d'Appel de Dakar

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. André Ottavy est nommé conseiller à la Cour d'Appel de Dakar.

Art. 2. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-905 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un magistrat dans les fonctions de juge de paix à Ziguinchor

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Amadou Ly, juge de paix de 2^e classe 3^e échelon est nommé dans les fonctions de juge de paix à Ziguinchor.

Art. 2. — M. Amadou Ly demeure affecté au poste où il se trouve actuellement en service.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-906 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un magistrat dans les fonctions de juge de paix à Diourbel

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. N'Déné N'Diaye, juge de paix de 2^e classe 3^e échelon est nommé dans les fonctions de juge de paix à Diourbel.

Art. 2. — M. N'Déné N'Diaye demeure affecté au poste où il se trouve actuellement en service.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-907 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un juge de paix à la justice de paix de Bakel

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Aly Lô, juge de paix de 2^e classe 3^e échelon est nommé à grade égal, juge de paix de Bakel.

Art. 2. — M. Aly Lô demeure affecté au poste où il se trouve actuellement en service.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-908 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un magistrat dans les fonctions de juge de paix à Tambacounda.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Mamadou Diakhoumpa, juge de paix de 2^e classe 2^e échelon est nommé dans les fonctions de juge de paix à Tambacounda.

Art. 2. — M. Mamadou Diakhoumpa demeure affecté au poste où il se trouve actuellement en service.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-909 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un magistrat dans les fonctions de juge de paix à Kaolack

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Abdoulaye Bâ, juge de paix de 2^e classe 2^e échelon est nommé dans les fonctions de juge de paix à Kaolack.

Art. 2. — M. Abdoulaye Bâ demeure affecté au poste où il se trouve actuellement en service.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

DECRET n° 67-910 du 20 juillet 1967

portant nomination d'un magistrat dans les fonctions de juge de paix à Dakar

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 60-47 du 9 novembre 1960 portant statut de la Magistrature;

Vu l'ordonnance n° 60-13 du 3 septembre 1960 portant loi organique du Conseil supérieur de la Magistrature, modifiée par l'ordonnance n° 63-06 du 13 juin 1963;

Sur la proposition du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice;

Le Conseil supérieur de la Magistrature entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — M. Roger Lafontaine, juge de paix de 2^e classe 3^e échelon est nommé dans les fonctions de juge de paix à Dakar.

Art. 2. — M. Roger La Fontaine demeure affecté au poste où il se trouve actuellement en service.

Art. 3. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 20 juillet 1967.

LÉOPOLD SÉDAR SENGHOR.

MINISTÈRE DE L'INFORMATION ET DU TOURISME

Par arrêté ministériel n° 9698 M.I.T.-O.P.T.-P-1 en date du 19 juillet 1967 :

Article premier. — Les taxes des services postaux et des services financiers des régimes intérieur, extérieur commun et international et les taxes des colis postaux du régime intérieur sont modifiées conformément aux cinq tableaux ci-annexés.

Art. 2. — Sont et demeurent abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté qui prendra effet pour compter du 1^{er} août 1967.

Art. 3. — Le directeur de l'Office des Postes et Télécommunications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

TABLEAU I
SERVICES POSTAUX

Régimes intérieur et extérieur commun

1° Lettres :

— Jusqu'à 20 grammes	30 »
— De 20 à 100 grammes	60 »
— 100 à 250 grammes	125 »
— 250 à 500 grammes	200 »
— 500 à 1000 grammes	250 »
— 1000 à 2000 grammes	350 »

2° Cartes postales :

— Simples	20 »
— Avec R.P.	40 »
— Illustrées	20 »

3° Cartes de visite et mignonnettes :

— Cartes ne portant que les indications manuscrites ou imprimées autorisées sur les imprimés	15 »
— Autres cartes	30 »

4° Imprimés ordinaires et échantillons :

a) Cas général (dépôts isolés) :	
— Jusqu'à 50 grammes	15 »
— De 50 à 100 grammes	25 »
— 100 à 200 grammes	40 »
b) Dépôts en nombre :	
— Jusqu'à 50 grammes	10 »
— De 50 à 100 grammes	20 »
— 100 à 200 grammes	35 »
c) Cas particuliers :	
— Imprimés en relief à l'usage des aveugles (admis jusqu'à 7 kg)	gratuit
— Imprimés électoraux par 100 gr. ou par fraction de 100 grammes	2 »

Dépôts sans adresse :

— Jusqu'à 50 grammes	3 »
— De 50 à 100 grammes	4 »
— 100 à 200 grammes	5 »

5° Paquets poste :

a) Cas général :	
— Jusqu'à 300 grammes	75 »
— De 300 à 500 grammes	100 »
— 500 à 1000 grammes	150 »
— 1000 à 2000 grammes	250 »
— 2000 à 3000 grammes	350 »
b) Cas particuliers :	
— Envois de librairie :	
— Jusqu'au poids de 5 kilogrammes	350 »
— Jusqu'à 3 kilogrammes	100 »
— Au delà	par 1000 gr.
— Dépôt en nombre, jusqu'à 300 grammes	60 »

6° Journaux :

— Routés ou hors sac par 100 gr. ou fraction	0,50 »
— Non routés : par 100 gr. ou fraction	1 »
— Autres journaux : par 100 gr. ou fraction	5 »
— Journaux sans adresse : Tarif des journaux routés.	

7° Taxes accessoires :

— Droit de recommandation	70 »
— Valeurs déclarées :	
— Affranchissement :	
— Pour les lettres, les boîtes et les paquets jusqu'à 2 kilogrammes : Tarifs des lettres.	
— Pour les boîtes et les paquets au-delà de 2 kgs (par 1000 grammes)	100 »
— Droit d'assurance : par 10.000 frs ou fraction	25 »
— Minimum de perception	150 »
— Avis de réception :	
— Au dépôt de l'objet	40 »
— Postérieurement	100 »
— Taxe d'express :	
— Objet distribuable dans une localité siège d'un bureau de poste	200 »
— Service inadmis pour les envois à destination de localités non sièges d'un bureau de poste.	
— Taxe d'attente de réponse.	
— Par quart d'heure : de jour	150 »

Service de nuit inadmis.

— Service des boîtes postales :

— Droit annuel d'abonnement :	
— Boîte petit modèle	1.500 »
— Boîte modèle moyen	2.500 »
— Boîte grand modèle	3.500 »
— Dépôt de garantie	500 »

Postes restantes :

Surtaxe fixe :	
— Journaux	15 »
— Autres objets	30 »

Droits d'abonnements annuels :

— Voyageurs de commerce	1.500 »
— Autres personnes	4.500 »

— Objets non ou insuffisamment affranchis :

Minimum de perception :	
— Journaux	15 »
— Autres objets	30 »

— Retrait et rectification d'adresse :

— Avant expédition	gratuit
— Après expédition	»
— Taxe fixe	50 »
— Droit de recommandation	70 »

— Eventuellement surtaxe aérienne pour l'envoi de la demande.

— Taxe de dédouanement :

— Par objet	50 »
— Tarif spécial : paquets d'imprimés dépassant le poids réglementaire par paquet	125 »

— Taxe de magasinage :

— Par objet dépassant 500 gr. et à partir du 6 ^e jour (par jour ouvrable)	20 »
--	------

— Coupons-réponse :

— Prix de vente	40 »
— Valeur d'échange	30 »
— Réclamation	100 »

— Frais de recherches dans les documents du service :

— Par 1/2 heure indivisible	300 »
— Minimum de perception	600 »
— Taxe d'urgence	supprimée

TABLEAU II
SERVICES POSTAUX

Régime international

1° Imprimés :

— Jusqu'à 50 grammes	15 »
— De 50 à 100 grammes	25 »
— 100 à 200 grammes	40 »
— Au-delà, par 50 grammes	5 »

2° Echantillons :

Même barème que pour les imprimés.	
Minimum de perception	30 »

3° Taxe accessoires :

— Droit fixe de recommandation	70 »
— Droit d'assurance des objets valeur déclarée (par 10.000)	25 »
— Avis de réception :	
— Au dépôt	40 »
— Postérieurement	100 »
— Taxe d'express	200 »
— Objet non ou insuffisamment affranchi :	
— Minimum de perception	10 »
— Retrait et rectification d'adresse :	
— Taxe fixe	50 »
— Taxe de magasinage : par objet dépassant 500 grammes et à partir du 6 ^e jour (par jour ouvrable)	20 »
— Réclamation	100 »