

# Bundesgesetzblatt

65

## Teil II

1958	Ausgegeben zu Bonn am 12. Februar 1958	Nr. 4
------	--	-------

Tag	Inhalt:	Seite
27. 1. 58	Bekanntmachung über die Änderungen der Verfahrensordnung der Schiedskommission für Güter, Rechte und Interessen in Deutschland .....	65
27. 1. 58	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der vier Genfer Rotkreuz-Abkommen (Inkrafttreten für das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland) .....	66
5. 2. 58	Berichtigung zum Gesetz vom 8. Oktober 1957 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung .....	67
27. 1. 58	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls zur Änderung des Abkommens über Internationale Ausstellungen (Inkrafttreten für Kanada) .....	76

### **Bekanntmachung über die Änderungen der Verfahrensordnung der Schiedskommission für Güter, Rechte und Interessen in Deutschland.**

**Vom 27. Januar 1958.**

Die Verfahrensordnung der Schiedskommission für Güter, Rechte und Interessen in Deutschland (Bundesgesetzbl. 1957 II S. 230) ist in der Plenarsitzung der Schiedskommission am 30. November 1957 wie folgt geändert worden:

1. Absatz (d) des Artikels 23 wird durch folgenden neuen Absatz (d) ersetzt:

„(d) Die Kommission kann jede Prozeßhandlung als wirksam erklären, wenn sie nach Ablauf einer Frist vorgenommen ist, die der Präsident gemäß dem vorstehenden Absatz hätte verlängern können.“

2. Absatz (a) des Artikels 69 wird am Ende durch folgende Bestimmung ergänzt:

„Die Kommission kann durch eine Verfügung dem Kläger zur Zahlung der Gebühr eine Frist setzen mit der Androhung, daß nach fruchtlosem Ablauf der Frist sein Antrag als unzulässig zurückgewiesen werden kann.“

1. Le paragraphe (d) de l'Article 23 est remplacé par le nouveau paragraphe (d) suivant:

«(d) La Commission peut déclarer valable tous les actes de procédure accomplis après l'expiration d'un délai que le Président a le droit de proroger en vertu du paragraphe précédent.»

2. La disposition suivante est ajoutée au paragraphe (a) de l'Article 69, in fine:

«La Commission peut fixer par ordonnance un délai dans lequel le demandeur doit payer ladite somme sous peine de voir sa demande rejetée comme irrecevable.»

1. The following new paragraph (d) is substituted to paragraph (d) of Article 23:

“(d) The Commission may declare as valid any step taken after the expiration of a time-limit in respect of which the President could have granted an extension under the preceding paragraph.”

2. The following provision is added to paragraph (a) of Article 69:

“The Commission, by order, may fix a time-limit within which the court fee shall be paid by the complainant and, if it is not so paid, may dismiss the complaint.”

Die vorstehende Änderung ist nach dem Beschluß der Schiedskommission am 1. Januar 1958 in Kraft getreten.

Bonn, den 27. Januar 1958.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung des Staatssekretärs  
Grewe

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich der vier Genfer Rotkreuz-Abkommen  
(Inkrafttreten für das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland).**

Vom 27. Januar 1958.

Das I. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Streitkräfte im Felde,

das II. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Streitkräfte zur See,

das III. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über die Behandlung der Kriegsgefangenen und

das IV. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten

(Bundesgesetzbl. 1954 II S. 781)

treten

für das Vereinigte Königreich von Großbritannien  
und Nordirland

am 23. März 1958

in Kraft.

Anlässlich der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wurde hinsichtlich dieser Abkommen am 23. September 1957 die nachstehende Erklärung abgegeben:

(Übersetzung)

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will apply each of the above-mentioned Conventions in the British Protected States of Bahrain, Kuwait, Qatar and the Trucial States to the extent of Her Majesty's powers in relation to those territories.

I am also instructed by Her Majesty's Government in the United Kingdom to state that the reservation to the second paragraph of Article 68 of the Convention relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War which was made by the United Kingdom on signature of that Convention is maintained.

I am further instructed by Her Majesty's Government in the United Kingdom to refer to the reservations made to Article 85 of the Convention relative to the Treatment of Prisoners of War by the following States:

the People's Republic of Albania, the Byelorussian Soviet Socialist Republic, the Bulgarian People's Republic, the People's Republic of China, the Czechoslovak Republic, the Polish Republic, the Roumanian People's Republic, the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Union of Soviet Socialist Republics

and to the reservations to Article 12 of the Convention relative to the Treatment of Prisoners of War and to Article 45 of the Convention relative to the Treatment of Civilian Persons in Time of War made by all the above-mentioned States and by the Federal People's Republic of Yugoslavia.

I am instructed by Her Majesty's Government to state that whilst they regard all the above-mentioned States as being parties to the above-mentioned Conventions, they do not regard the above-mentioned reservations thereto made by those States as valid, and will therefore regard any application of any of those reservations as constituting a breach of the Convention to which the reservation relates.

Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland wird jedes der vorerwähnten Abkommen in den britischen Schutzstaaten Bahrain, Kuwait, Katar und den Befriedeten Staaten anwenden, soweit die Befugnisse Ihrer Majestät hinsichtlich dieser Hoheitsgebiete es zulassen.

Ferner habe ich auf Weisung der Regierung Ihrer Majestät im Vereinigten Königreich zu erklären, daß der Vorbehalt zu Artikel 68 Absatz 2 des Abkommens zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten, der vom Vereinigten Königreich bei der Unterzeichnung dieses Abkommens gemacht worden ist, beibehalten wird.

Sodann bin ich von der Regierung Ihrer Majestät im Vereinigten Königreich angewiesen worden, auf die zu Artikel 85 des Abkommens über die Behandlung der Kriegsgefangenen von den nachstehend aufgeführten Staaten gemachten Vorbehalte:

Volksrepublik Albanien, Weißrussische Sozialistische Sowjetrepublik, Volksrepublik Bulgarien, Volksrepublik China, Tschechoslowakische Republik, Polnische Republik, Rumänische Volksrepublik, Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik, Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

sowie auf die Vorbehalte zu Artikel 12 des Abkommens über die Behandlung der Kriegsgefangenen und zu Artikel 45 des Abkommens zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten, die von den vorerwähnten Staaten sowie von der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien gemacht worden sind, Bezug zu nehmen.

Auf Weisung der Regierung Ihrer Majestät habe ich zu erklären, daß sie zwar die vorerwähnten Staaten als Vertragsparteien der vorerwähnten Abkommen ansieht, jedoch die vorerwähnten Vorbehalte dieser Staaten zu den Abkommen nicht als rechtsgültig anerkennt und deshalb jede Anwendung eines dieser Vorbehalte als Verletzung des Abkommens, auf das sich der Vorbehalt bezieht, ansehen wird.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 3. Dezember 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 2328).

Bonn, den 27. Januar 1958.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung des Staatssekretärs  
Grewe

**Berichtigung zum Gesetz vom 8. Oktober 1957  
über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland  
zu dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung  
(Bundesgesetzbl. II S. 1469).**

1. Es ist zu setzen:

Seite 1480 bei Teil VI „Identitätsmaße“ statt „Identifizierungsmaße“

Seite 1482 im englischen  
Wortlaut des Artikels 6 „ $\frac{1}{0,353}$  cubic metres“ statt „0,353 cubic metres“

Seite 1483 in Artikel 6  
Ziffer II Buchstabe b  
Nr. 9 Unterabsatz 1 „beträgt;“ statt „beträgt.“  
Unterabsatz 2 „bei“ statt „Bei“

Seite 1487 im deutschen  
Wortlaut der Fußnote „ $\frac{1}{2}$  des Anstiegs“ statt „ $1\frac{1}{2}$  des Anstiegs“

Seite 1491 im deutschen  
Wortlaut der Fußnote „Hilfsquerschnitte vor und hinter“ statt „Hilfs-  
querschnitte entweder vor oder hinter“

Seite 1523 Artikel 65  
Abs. 1 „Artikel 66 bis 71“ statt „Artikel 66 und 71“

Seite 1529 Zeile 6 im eng-  
lischen Wortlaut  
Zeile 7 im französischen  
Wortlaut  
Zeile 5 im deutschen  
Wortlaut jeweils hinter die Zahl 59 das Fußnotenzeichen „\*)“

Seite 1529 als weitere  
Fußnote für alle Spalten  
geltend „\*) Entspricht Bundesgesetzbl. II S. 1529.“

Seite 1542 Artikel 83  
Abs. 2  
im englischen Wortlaut  
hinter 74  
im französischen Wortlaut  
hinter 76  
im deutschen Wortlaut  
hinter 78 jeweils das Fußnotenzeichen „\*)“

Seite 1542 als Fußnote „\*) Den Seiten 74, 76 und 78 entsprechen die Seiten  
1544, 1546 und 1548 des Bundesgesetzblattes.“

2. Nachstehend werden die in Artikel 1 des Gesetzes genannten Empfeh-  
lungen I bis III der Tagung der Schiffsvermessungssachverständigen  
in Paris vom 14. bis 26. Juni 1954 veröffentlicht. Die Empfehlungen  
waren dem Gesetz bei der Verkündung nicht angefügt.

Bonn, den 5. Februar 1958.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seehofer

**Anlage**  
(zu Artikel 1)

(Übersetzung)

**Meeting of Tonnage Experts**

Paris, June 14—26, 1954  
(Extract)

**Recommendation I**

Considering that the Swedish Government have announced their intention to change their measurement system and to apply the I. R. from the first of January 1955, as national rules and that preparations have been made in certain other countries to apply the I. R. at an early date;

Considering further that substantial difficulties, especially as to the reciprocal agreements concerning the recognition of tonnage certificates would arise for a number of countries if the coming into force of the Convention could not be synchronized with such application of the I. R.;

The Meeting recommends that the signatory Governments which have not already ratified the Convention should do so without delay in order to ensure that the Convention should come into force on the first of January 1955.

**Recommendation II**

Considering that the British Government, by the Merchant Shipping Act, 1954, have modified the rules concerning the propelling-power allowance;

Considering also the importance of maintaining the concordance between the I. R. and the British rules, which concordance is the principle on which the I. R. are based;

Considering further that all Governments concerned have declared themselves in agreement with the new British rules before they were enacted in the U. K.;

**Conférence des Experts du Jaugeage Maritime**

Paris, 14—26 juin 1954  
(Extrait)

**Recommandation I**

Considérant que le Gouvernement Suédois a fait part de son intention de modifier son système de jaugeage et de donner, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1955, valeur de Règlement National au Règlement International et que d'autres pays ont déjà pris des dispositions pour appliquer sous peu le Règlement International;

Considérant en outre, que, si l'entrée en vigueur de la Convention et l'application du Règlement International ne pouvaient être synchronisées, il en résulterait, pour un certain nombre de pays, de sérieuses difficultés, notamment en ce qui concerne les accords réciproques relatifs à la reconnaissance des certificats de jaugeage;

La Conférence recommande que les gouvernements signataires qui n'ont pas encore ratifié la Convention procèdent sans délai à cette ratification, afin d'assurer que la Convention entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1955.

**Recommandation II**

Considérant que le Gouvernement de la Grande-Bretagne, par le Merchant Shipping Act, 1954, a modifié le règlement relatif à la déduction accordée au titre de l'appareil moteur;

Considérant également l'importance qu'il y a à maintenir l'uniformité entre le Règlement International et le Règlement Britannique, uniformité qui constitue le principe sur lequel repose le Règlement International;

Considérant en outre, que tous les gouvernements intéressés ont déclaré approuver le nouveau Règlement Britannique avant sa promulgation dans le Royaume-Uni;

**Tagung der Schiffsvermessungssachverständigen**

Paris, 14. bis 26. Juni 1954  
(Auszug)

**Empfehlung I**

In Anbetracht dessen, daß die schwedische Regierung ihre Absicht angekündigt hat, ihr Schiffsvermessungssystem zu ändern und ab 1. Januar 1955 die internationalen Vorschriften als nationale Vorschriften anzuwenden, und daß in bestimmten anderen Staaten Vorbereitungen getroffen worden sind, die internationalen Vorschriften zu einem baldigen Zeitpunkt anzuwenden;

weiter in Anbetracht dessen, daß wesentliche Schwierigkeiten besonders hinsichtlich der gegenseitigen Abkommen über die Anerkennung der Schiffsmeßbriefe für eine Anzahl Länder entstehen würden, wenn das Inkrafttreten des Übereinkommens nicht mit dieser Anwendung der internationalen Vorschriften gleichzeitig erfolgt;

empfiehlt die Tagung, daß die vertragschließenden Regierungen, die das Übereinkommen nicht schon ratifiziert haben, es ohne Verzug tun sollten, um sicherzustellen, daß das Übereinkommen am 1. Januar 1955 in Kraft treten kann.

**Empfehlung II**

In Anbetracht dessen, daß die britische Regierung durch das Handelsschiffahrtsgesetz 1954 die den Treibkraftabzug betreffenden Vorschriften geändert hat;

sowie in Anbetracht der Wichtigkeit, die Übereinstimmung zwischen den internationalen Vorschriften und den britischen Regeln beizubehalten, da diese Übereinstimmung der Grundsatz ist, auf dem die internationalen Vorschriften beruhen;

weiter in Anbetracht dessen, daß sich alle beteiligten Regierungen mit den neuen britischen Regeln einverstanden erklärt haben, bevor sie im Vereinigten Königreich verordnet wurden;

The Meeting recommends that the Norwegian Government might take steps to ascertain beforehand, that Article 75 in the I. R. will be modified according to the new British rules immediately after the coming into force of the Convention and to that effect address themselves to all Signatories to the Convention asking the Contracting Governments, and all the other Governments which may intend to ratify the Convention, for their acceptance of the modification of the said Article in the wording which this Meeting has proposed (see rec. No. III).

La Conférence recommande que le Gouvernement Norvégien prenne les dispositions nécessaires en vue d'assurer à l'avance que l'article 75 du Règlement International sera modifié conformément au nouveau Règlement Britannique immédiatement après l'entrée en vigueur de la Convention et, à cette fin, s'adresse à tous les signataires de la Convention demandant aux Gouvernements contractants ainsi qu'à tous autres Gouvernements qui auraient l'intention de ratifier la Convention d'approuver la modification dudit article dans les termes proposés par la présente Conférence (voir rec. III).

empfiehlt die Tagung, daß die norwegische Regierung Schritte unternehmen möge, um im voraus festzustellen, daß Artikel 75 der internationalen Vorschriften entsprechend den neuen britischen Regeln unmittelbar nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens geändert wird, und sich zu diesem Zweck an alle Unterzeichner des Übereinkommens wendet und die Vertragsregierungen sowie alle anderen Regierungen, die beabsichtigen, das Übereinkommen zu ratifizieren, um Annahme der Änderung des genannten Artikels mit dem Wortlaut, den diese Tagung vorgeschlagen hat (siehe Empfehlung III), bittet.

### Recommendation III

#### Determination of Propelling-Power Allowance

##### Article 75 (modified)

The allowance for propelling-power shall be determined as follows:

#### 1. Ships propelled by machinery other than paddle wheels.

- (a) If the cubic capacity of the propelling-machinery space, ascertained in accordance with the provisions of Articles 77 to 82, is 13 per cent or more, but less than 20 per cent of the gross tonnage, the deduction shall be 32 per cent of the gross tonnage.
- (b) If the cubic capacity of the propelling-machinery space is less than 13 per cent of the gross tonnage, the deduction shall be 32 per cent of that gross tonnage proportionately reduced.
- (c) If the cubic capacity of the propelling-machinery space is 20 per cent or more of the gross tonnage, the deduction shall be the cubic capacity of the space increased by 75 per cent.

#### 2. Ships propelled by paddle wheels.

- (a) If the cubic capacity of the propelling-machinery space, ascertained in accordance with the provisions of Articles 77 to 82, is 20 per cent or more, but less than 30 per cent of the gross tonnage, the deduction shall be 37 per cent of the gross tonnage.

### Recommandation III

#### Détermination de la déduction allouée au titre de l'appareil moteur

##### Article 75 (modifié)

On détermine comme suit la déduction allouée au titre de l'appareil moteur:

#### 1. Navires à propulsion mécanique autres qu'à aubes.

- a) Si le volume de l'espace affecté à l'appareil moteur (cet espace étant déterminé conformément aux dispositions des articles 77 à 82) est égal ou supérieur à 13% et inférieur à 20% du tonnage brut, la déduction est de 32% du tonnage brut.
- b) Si le volume de l'espace affecté à l'appareil moteur est inférieur à 13% du tonnage brut, la déduction de 32% de ce tonnage brut est réduite proportionnellement.
- c) Si le volume de l'espace affecté à l'appareil moteur est égal ou supérieur à 20% du tonnage brut, la déduction est égale au volume de cet espace augmenté de 75%.

#### 2. Navires à aubes.

- a) Si le volume de l'espace affecté à l'appareil moteur (cet espace étant déterminé conformément aux dispositions des articles 77 à 82) est égal ou supérieur à 20% et inférieur à 30% du tonnage brut, la déduction est de 37% du tonnage brut.

### Empfehlung III

#### Bestimmung des Treibkraft-abzuges

##### Artikel 75 (geändert)

Der Abzug für die Treibkraft wird wie folgt bestimmt:

#### 1. Schiffe, die in anderer Weise als durch Schaufelräder mechanisch fortbewegt werden.

- a) Beträgt der nach den Artikeln 77 bis 82 ermittelte Rauminhalt des Treibkrafttraumes 13 v. H. oder mehr, aber weniger als 20 v. H. des Bruttoreumgehaltes, so beträgt der Abzug 32 v. H. des Bruttoreumgehaltes.
- b) Beträgt der Rauminhalt des Treibkrafttraumes weniger als 13 v. H. des Bruttoreumgehaltes, so muß der Abzug von 32 v. H. dieses Bruttoreumgehaltes entsprechend reduziert werden.
- c) Beträgt der Rauminhalt des Treibkrafttraumes 20 v. H. oder mehr des Bruttoreumgehaltes, so ist der Abzug gleich dem Rauminhalt dieses Raumes vermehrt um 75 v. H.

#### 2. Schiffe, die durch Schaufelräder fortbewegt werden.

- a) Beträgt der nach den Artikeln 77 bis 82 ermittelte Rauminhalt des Treibkrafttraumes 20 v. H. oder mehr, aber weniger als 30 v. H. des Bruttoreumgehaltes, so beträgt der Abzug 37 v. H. des Bruttoreumgehaltes.

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p>(b) If the cubic capacity of the propelling-machinery space is less than 20 per cent of the gross tonnage, the deduction shall be 37 per cent of that gross tonnage proportionately reduced.</p> <p>(c) If the cubic capacity of the propelling-machinery space is 30 per cent or more of the gross tonnage, the deduction shall be the cubic capacity of the space increased by 50 per cent.</p> <p>3. Except for ships exclusively employed as tugs<sup>1)</sup> and ships constructed and intended exclusively for icebreaking, the propelling-power allowance shall in no case exceed 55 per cent of that portion of the ship's tonnage which remains after subtracting from the gross tonnage all deductions other than that for propelling-machinery.</p> | <p>b) Si le volume de l'espace affecté à l'appareil moteur est inférieur à 20 % du tonnage brut, la déduction de 37 % de ce tonnage brut est réduite proportionnellement.</p> <p>c) Si le volume de l'espace affecté à l'appareil moteur est égal ou supérieur à 30 % du tonnage brut, la déduction est égale au volume de cet espace augmenté de 50 %.</p> <p>3. Sauf en ce qui concerne les navires exclusivement employés au remorquage<sup>1)</sup> et les navires brise-glaces qui ont été spécialement construits pour cet usage et qui sont exclusivement affectés, en aucun cas la déduction allouée au titre de l'appareil moteur ne peut pas dépasser 55 % du tonnage brut, diminué du volume correspondant au total de toutes les déductions autres que celles se rapportant à l'appareil moteur.</p> | <p>b) Beträgt der Rauminhalt des Treibkrafttraumes weniger als 20 v. H. des Bruttoreaumgehaltes, so muß der Abzug von 37 v. H. dieses Raumgehaltes entsprechend reduziert werden.</p> <p>c) Beträgt der Rauminhalt des Treibkrafttraumes 30 v. H. des Bruttoreaumgehaltes oder mehr, so ist der Abzug gleich dem Rauminhalt dieses Raumes vermehrt um 50 v. H.</p> <p>3. Ausgenommen bei Schiffen, die nur zum Schleppen<sup>1)</sup> dienen, und bei solchen, die ausschließlich für den Eisbrecherdienst gebaut und bestimmt sind, darf der Treibkraftabzug in keinem Fall größer sein als 55 v. H. des Teils des Raumgehaltes, der übrigbleibt nach Verminderung des Bruttoreumgehaltes um alle Abzüge mit Ausnahme derjenigen für die Treibkraft.</p> |
|--|--|---|

<sup>1)</sup> Salvage tugs and firefloats shall not be considered as tugs.

<sup>1)</sup> On ne doit pas considérer comme remorqueurs, les remorqueurs de sauvetage et les bateaux pompes.

<sup>1)</sup> Bergungsschlepper und Feuerlöschboote werden nicht als Schlepper angesehen.

**Example 1**

Cubic capacity of actual machinery space = 160.00 tons (453.26 m<sup>3</sup>).

Total cubic capacity of space on or above the upper deck (light and air casings, etc.) = 65.00 tons (184.14 m<sup>3</sup>).

Aggregate cubic capacity of hatchways = 25.00 tons (70.82 m<sup>3</sup>).

	A.	B.	C.
	<i>The owner does not request any space on or above the upper deck to be included in the gross tonnage and added to the actual machinery space.</i>	<i>The owner requests as much space as possible on or above the upper deck to be added to the actual machinery space and included in the gross tonnage, the latter not exceeding 1,600.00 tons (4,532.58 m<sup>3</sup>).</i>	<i>The owner requests the necessary cubic capacity of spaces on or above the upper deck to be included in the gross tonnage and added to the actual machinery space in order to obtain the 32% deduction.</i>
	<p>The cubic capacity of the actual machinery space is 10.21% of the gross tonnage. Consequently, the deduction for propelling-machinery space will be</p> $\frac{10.21}{13} \times \frac{32}{100} \times 1,567.25 = 393.89 \text{ tons}$ $\left( \frac{10.21}{13} \times \frac{32}{100} \times 4,439.80 \right) = 1,115.82 \text{ m}^3.$	<p>32.89 tons (93.17 m<sup>3</sup>) of the space on or above the upper deck is added to the actual machinery space and included in the gross tonnage 160.00 + 32.89 = 192.89 tons (453.26 + 93.17 = 546.43 m<sup>3</sup>) is 12.06% of the gross tonnage. Consequently, the deduction for propelling-machinery space will be</p> $\frac{12.06}{13} \times \frac{32}{100} \times 1,599.98 = 474.97 \text{ tons}$ $\left( \frac{12.06}{13} \times \frac{32}{100} \times 4,532.51 \right) = 1,345.52 \text{ m}^3.$	<p>50.28 tons (142.44 m<sup>3</sup>) of the space on or above the upper deck is included in the gross tonnage and added to the actual machinery space 160.00 + 50.28 = 210.28 tons (453.26 + 142.44 = 595.70 m<sup>3</sup>). 13% of the gross tonnage = 210.25 tons (595.60 m<sup>3</sup>). Consequently, the deduction for propelling-machinery space will be 32% of the gross tonnage.</p>
Under-deck tonnage .....	1,350.00 tons (3,824.36 m <sup>3</sup> )	1,350.00 tons (3,824.36 m <sup>3</sup> )	1,350.00 tons (3,824.36 m <sup>3</sup> )
Space above the tonnage deck .	200.00 tons (566.57 m <sup>3</sup> )	200.00 tons (566.57 m <sup>3</sup> )	200.00 tons (566.57 m <sup>3</sup> )
Space on or above the upper deck (light and air casings, etc.) .....		32.89 tons (93.17 m <sup>3</sup> )	50.28 tons (142.44 m <sup>3</sup> )
Excess of hatchways .....	17.25 tons (48.87 m <sup>3</sup> )	17.09 tons (48.41 m <sup>3</sup> )	17.00 tons (48.16 m <sup>3</sup> )
Gross tonnage .....	1,567.25 tons (4,439.80 m <sup>3</sup> )	1,599.98 tons (4,532.51 m <sup>3</sup> )	1,617.28 tons (4,581.53 m <sup>3</sup> )
Deductions other than deduction for propelling-machinery space .....	120.00 tons (339.94 m <sup>3</sup> )	120.00 tons (339.94 m <sup>3</sup> )	120.00 tons (339.94 m <sup>3</sup> )
Remainder .....	1,447.25 tons (4,099.86 m <sup>3</sup> )	1,479.98 tons (4,192.57 m <sup>3</sup> )	1,497.28 tons (4,241.59 m <sup>3</sup> )
Deduction for propelling-machinery space .....	393.89 tons (1,115.82 m <sup>3</sup> )	474.97 tons (1,345.52 m <sup>3</sup> )	517.53 tons (1,466.09 m <sup>3</sup> )
Net tonnage .....	1,053.36 tons (2,984.04 m <sup>3</sup> )	1,005.01 tons (2,847.05 m <sup>3</sup> )	979.75 tons (2,775.50 m <sup>3</sup> )

## Example 2

Cubic capacity of actual machinery space = 360.00 tons (1,019.83 m<sup>3</sup>).

Total cubic capacity of space on or above the upper deck (light and air casings, etc.) = 105.00 tons (297.45 m<sup>3</sup>).

Aggregate cubic capacity of hatchways = 30.00 tons (84.99 m<sup>3</sup>).

	A.	B.	C.
	<i>The owner does not request any space on or above the upper deck to be included in the gross tonnage and added to the actual machinery space.</i>	<i>The owner requests as much space as possible on or above the upper deck to be added to the actual machinery space and included in the gross tonnage, the latter not exceeding 2,000.00 tons (5,665.72 m<sup>3</sup>).</i>	<i>The owner requests the total cubic capacity of space on or above the upper deck to be included in the gross tonnage and added to the actual machinery space.</i>
	The cubic capacity of the actual machinery space is 13% or more but less than 20% of the gross tonnage. Consequently, the deduction for propelling-machinery space will be 32% of the gross tonnage.	69.88 tons (197.96 m <sup>3</sup> ) of the space on or above the upper deck is added to the actual machinery space and included in the gross tonnage 360.00 + 69.88 = 429.88 tons (1,019.83 + 197.96 = 1,217.79 m <sup>3</sup> ) is more than 20% of the gross tonnage. Consequently, the deduction for propelling-machinery space will be 429.88 × 1.75 = 752.29 tons (1,217.79 × 1.75 = 2,131.13 m <sup>3</sup> ).	105.00 tons (297.45 m <sup>3</sup> ) is included in the gross tonnage and added to the actual machinery space. 360.00 + 105.00 = 465.00 tons (1,019.83 + 297.45 = 1,317.28 m <sup>3</sup> ) is more than 20% of the gross tonnage. Consequently, the deduction for propelling-machinery space will be 465.00 × 1.75 = 813.75 tons (1,317.28 × 1.75 = 2,305.24 m <sup>3</sup> ).
Under-deck tonnage .....	1,630.00 tons (4,617.56 m <sup>3</sup> )	1,630.00 tons (4,617.56 m <sup>3</sup> )	1,630.00 tons (4,617.56 m <sup>3</sup> )
Space above the tonnage deck .	280.00 tons (793.20 m <sup>3</sup> )	280.00 tons (793.20 m <sup>3</sup> )	280.00 tons (793.20 m <sup>3</sup> )
Space on or above the upper deck (light and air casings, etc.) .....		69.88 tons (197.96 m <sup>3</sup> )	105.00 tons (297.45 m <sup>3</sup> )
Excess of hatchways .....	20.45 tons (57.93 m <sup>3</sup> )	20.10 tons (56.94 m <sup>3</sup> )	19.92 tons (56.43 m <sup>3</sup> )
Gross tonnage .....	1,930.45 tons (5,468.69 m <sup>3</sup> )	1,999.98 tons (5,665.66 m <sup>3</sup> )	2,034.92 tons (5,764.64 m <sup>3</sup> )
Deductions other than deduction for propelling-machinery space .....	190.00 tons (538.24 m <sup>3</sup> )	190.00 tons (538.24 m <sup>3</sup> )	190.00 tons (538.24 m <sup>3</sup> )
Remainder .....	1,740.45 tons (4,930.45 m <sup>3</sup> )	1,809.98 tons (5,127.42 m <sup>3</sup> )	1,844.92 tons (5,226.40 m <sup>3</sup> )
Deduction for propelling-machinery space .....	617.74 tons (1,749.98 m <sup>3</sup> )	752.29 tons (2,131.13 m <sup>3</sup> )	813.75 tons (2,305.24 m <sup>3</sup> )
Net tonnage .....	1,122.71 tons (3,180.47 m <sup>3</sup> )	1,057.69 tons (2,996.29 m <sup>3</sup> )	1,031.17 tons (2,921.16 m <sup>3</sup> )



## Exemple 1

Volume de l'espace affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur = 160,00 tx (453 m³ 26).

Au-dessus du pont supérieur (puits d'éclairage et de ventilation etc. ...) = 65,00 tx (184 m³ 14). Tonnage global des écoutes 25,00 tx (70 m³ 82).

A.	B.	C.
L'armateur ne formule aucune demande relative à l'inclusion dans le tonnage brut et à l'addition au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur du volume d'espaces situés sur ledit pont ou au-dessus.	L'armateur demande qu'une fraction aussi grande que possible du volume des espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus soit incluse dans le tonnage brut et ajoutée au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur sans que le tonnage dépasse 1.600,00 tx (4.532 m³ 58).	L'armateur demande l'inclusion dans le tonnage brut et l'addition au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur du volume d'espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus nécessaires à l'obtention de la déduction de 32%.
<p>Le volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur est égal à 10,21% du tonnage brut. En conséquence la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de</p> $\frac{10,21}{13} \times \frac{32}{100} \times 1.567,25 = 393,89 \text{ tx.}$ $\left( \frac{10,21}{13} \times \frac{32}{100} \right) \times 4.439,80 = 1.115 \text{ m}^3 \text{ 82.}$	<p>32,89 tx (93 m³ 17) des espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus sont ajoutés au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur et incluse dans le tonnage brut 160,00 + 32,89 = 192,89 tx. (432,26 + 93,17 = 546 m³ 43). Le volume obtenu est égal à 12,06% du tonnage brut. En conséquence, la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de:</p> $\frac{12,06}{13} \times \frac{32}{100} \times 1.599,98 = 474,97 \text{ tx}$ $\left( \frac{12,06}{13} \times \frac{32}{100} \right) \times 4.532,51 = 1.345 \text{ m}^3 \text{ 52.}$	<p>50,28 tx (142 m³ 44) des espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus sont inclus dans le tonnage brut et ajoutés au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur 160,00 + 50,28 = 210,28 tx (453,26 + 124,44 = 595 m³ 70). 13% du tonnage brut = 210,25 tx (595 m³ 60). En conséquence, la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de 32% du tonnage brut.</p>
1.350,00 tx (3.824 m³ 36)	1.350,00 tx (3.824 m³ 36)	1.350,00 tx (3.824 m³ 36)
200,00 tx (566 m³ 57)	200,00 tx (566 m³ 57)	200,00 tx (566 m³ 57)
	32,89 tx (93 m³ 17)	50,28 tx (142 m³ 44)
17,25 tx (48 m³ 87)	17,09 tx (48 m³ 41)	17,00 tx (48 m³ 16)
1.567,25 tx (4.439 m³ 80)	1.599,98 tx (4.532 m³ 51)	1.617,28 tx (4.581 m³ 53)
120,00 tx (339 m³ 94)	120,00 tx (339 m³ 94)	120,00 tx (339 m³ 94)
1.447,25 tx (4.099 m³ 86)	1.479,98 tx (4.192 m³ 57)	1.497,28 tx (4.241 m³ 59)
393,89 tx (1.115 m³ 82)	474,97 tx (1.345 m³ 52)	517,53 tx (1.466 m³ 09)
1.053,36 tx (2.984 m³ 04)	1.005,01 tx (2.847 m³ 05)	979,75 tx (2.775 m³ 50)

## Exemple 2

Volume de l'espace affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur 360,00 tx (1.019 m<sup>3</sup> 83) au-dessus du pont supérieur (puits d'éclairage et de ventilation etc. ...) = 105,00 tx (297 m<sup>3</sup> 45). Tonnage global des écoutilles 30,00 tx (84 m<sup>3</sup> 99).

	A.	B.	C.
	<i>L'armateur ne formule aucune demande relative à l'inclusion dans le tonnage brut et à l'addition au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur du volume d'espaces situés sur ledit pont ou au-dessus.</i>	<i>L'armateur demande qu'une fraction aussi grande que possible du volume des espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus soit incluse dans le tonnage brut et ajoutée au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur sans que le tonnage brut dépasse 2.000,00 tx (5.665 m<sup>3</sup> 72).</i>	<i>L'armateur demande l'inclusion dans le tonnage brut et l'addition au volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur de la totalité du volume des espaces situés sur le pont supérieur ou au-dessus.</i>
	Le volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur est égal à 13% ou plus mais inférieur à 20% du tonnage brut. En conséquence, la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de 32% du tonnage brut.	69,88 tx (197 m <sup>3</sup> 96) de l'espace situé sur le pont supérieur ou au-dessus sont ajoutés au volume de l'espace affecté effectivement à l'appareil moteur sous le pont supérieur et inclus dans le tonnage brut: 360,00 + 69,88 = 429,88 tx; (1.019,83 + 197,96 = 1.217 m <sup>3</sup> 79). Le volume obtenu dépasse 20% du tonnage brut. En conséquence, la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de 429,88 × 1,75 = 752,29 tx; (1.217,79 × 1,75 = 2.131 m <sup>3</sup> 13).	105,00 tx (297 m <sup>3</sup> 45) sont inclus dans le volume de l'espace effectivement affecté à l'appareil moteur sous le pont supérieur 360,00 + 105,00 = 465 tx; (1.019,83 + 297,45 = 1.317 m <sup>3</sup> 28). Le volume obtenu dépasse 20% du tonnage brut. En conséquence, la déduction allouée au titre de l'appareil moteur est de: 465,00 × 1,75 = 813,75 tx; (1.317,28 × 1,75 = 2.305 m <sup>3</sup> 24).
Tonnage sous le pont de tonnage	1.630,00 tx (4.617 m <sup>3</sup> 56)	1.630,00 tx (4.617 m <sup>3</sup> 56)	1.630,00 tx (4.617 m <sup>3</sup> 56)
Espace situé au-dessus du pont de tonnage .....	280,00 tx (793 m <sup>3</sup> 20)	280,00 tx (793 m <sup>3</sup> 20)	280,00 tx (793 m <sup>3</sup> 20)
Espace d'appareil moteur sous le pont supérieur ou au-dessus (puits d'éclairage ou de ventilation etc. ...) .....		69,88 tx (197 m <sup>3</sup> 96)	105,00 tx (297 m <sup>3</sup> 45)
Excédent d'écoutes .....	20,45 tx (57 m <sup>3</sup> 93)	20,10 tx (56 m <sup>3</sup> 94)	19,92 tx (56 m <sup>3</sup> 43)
Tonnage brut .....	1.930,45 tx (5.468 m <sup>3</sup> 69)	1.999,98 tx (5.665 m <sup>3</sup> 66)	2.034,92 tx (5.764 m <sup>3</sup> 64)
Déductions autres que la déduction allouée au titre de l'espace affecté à l'appareil moteur .....	190,00 tx (538 m <sup>3</sup> 24)	190,00 tx (538 m <sup>3</sup> 24)	190,00 tx (538 m <sup>3</sup> 24)
Reste .....	1.740,45 tx (4.930 m <sup>3</sup> 45)	1.809,98 tx (5.127 m <sup>3</sup> 42)	1.844,92 tx (5.226 m <sup>3</sup> 40)
Déduction au titre de l'espace affecté à l'appareil moteur ..	617,74 tx (1.749 m <sup>3</sup> 98)	752,29 tx (2.131 m <sup>3</sup> 13)	813,75 tx (2.305 m <sup>3</sup> 24)
Tonnage net .....	1.122,71 tx (3.180 m <sup>3</sup> 47)	1.057,69 tx (2.996 m <sup>3</sup> 29)	1.031,17 tx (2.921 m <sup>3</sup> 16)

## Beispiel 1

Inhalt des eigentlichen Maschinenraumes = 160,00 RT  
(453,26 cbm)

Gesamtinhalt des Raumes auf oder über dem Oberdeck (Licht- u. Luftschächte usw.) = 65,00 RT  
(184,14 cbm)

Gesamtinhalt der Luken  
= 25,00 RT  
(70,82 cbm)

A.	B.	C.
Der Eigner will keinen Raum auf oder über dem Oberdeck in den Bruttoreumgehalt eingemessen und dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet haben.	Der Eigner will soviel wie möglich Raum auf oder über dem Oberdeck dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet und in den Bruttoreumgehalt eingemessen haben, ohne daß letzterer 1600,00 RT (4532,58 cbm) überschreitet.	Der Eigner will soviel Raum auf oder über dem Oberdeck in den Bruttoreumgehalt eingemessen und dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet haben, daß ein Treibkraft-raumabzug von 32 v. H. erreicht wird.
<p>Der Inhalt des eigentlichen Maschinenraumes beträgt 10,21 v. H. des Bruttoreumgehaltes. Daher beträgt der Treibkraft-raumabzug</p> $\frac{10,21}{13} \times \frac{32}{100} \times 1567,25$ <p>= 393,89 RT</p> $\left( \frac{10,21}{13} \times \frac{32}{100} \right) \times 4439,80$ <p>= 1115,82 cbm).</p>	<p>32,89 RT (93,17 cbm) des Raumes auf oder über dem Oberdeck werden dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet und in den Bruttoreumgehalt eingemessen: 160,00 + 32,89 = 192,89 RT (453,26 + 93,17 = 546,43 cbm). Es werden 12,06 v. H. des Bruttoreumgehaltes erreicht. Daher beträgt der Treibkraft-raumabzug</p> $\frac{12,06}{13} \times \frac{32}{100} \times 1599,98$ <p>= 474,97 RT</p> $\left( \frac{12,06}{13} \times \frac{32}{100} \right) \times 4532,51$ <p>= 1345,52 cbm).</p>	<p>50,28 RT (142,44 cbm) des Raumes auf oder über dem Oberdeck werden in den Bruttoreumgehalt eingemessen und dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet: 160,00 + 50,28 = 210,28 RT (453,26 + 142,44 = 595,70 cbm) 13 v. H. des Bruttoreumgehaltes = 210,25 RT (595,60 cbm); daher beträgt der Treibkraft-raumabzug 32 v. H. des Bruttoreumgehaltes.</p>
1 350,00 RT (3 824,36 cbm)	1 350,00 RT (3 824,36 cbm)	1 350,00 RT (3 824,36 cbm)
200,00 RT (566,57 cbm)	200,00 RT (566,57 cbm)	200,00 RT (566,57 cbm)
	32,89 RT (93,17 cbm)	50,28 RT (142,44 cbm)
17,25 RT (48,87 cbm)	17,09 RT (48,41 cbm)	17,00 RT (48,16 cbm)
1 567,25 RT (4 439,80 cbm)	1 599,98 RT (4 532,51 cbm)	1 617,28 RT (4 581,53 cbm)
120,00 RT (339,94 cbm)	120,00 RT (339,94 cbm)	120,00 RT (339,94 cbm)
1 447,25 RT (4 099,86 cbm)	1 479,98 RT (4 192,57 cbm)	1 497,28 RT (4 241,59 cbm)
393,89 RT (1 115,82 cbm)	474,97 RT (1 345,52 cbm)	517,53 RT (1 466,09 cbm)
1 053,36 RT (2 984,04 cbm)	1 005,01 RT (2 847,05 cbm)	979,75 RT (2 775,50 cbm)

**Beispiel 2**

Inhalt des eigentlichen Maschinenraumes 360,00 RT  
(1 019,83 cbm)

Gesamtinhalt des Raumes auf oder über dem Oberdeck (Licht- und Luftschächte usw.)  
= 105,00 RT  
(297,45 cbm)

Gesamtinhalt der Luken  
= 30,00 RT  
(84,99 cbm)

	A.	B.	C.
	<i>Der Eigner will keinen Raum auf oder über dem Oberdeck in den Bruttoreumgehalt eingemessen und dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet haben.</i>	<i>Der Eigner will soviel wie möglich Raum auf oder über dem Oberdeck dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet haben, ohne daß letzterer 2000,00 RT (5665,72 cbm) überschreitet.</i>	<i>Der Eigner will den ganzen Raum auf oder über dem Oberdeck in den Bruttoreumgehalt eingemessen und dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet haben.</i>
	Der Inhalt des eigentlichen Maschinenraumes ist über 13 v. H. und unter 20 v. H. des Bruttoreumgehaltes; daher beträgt der Treibkraftraumabzug 32 v. H. des Bruttoreumgehaltes.	69,88 RT (197,96 cbm) des Raumes auf oder über dem Oberdeck werden dem eigentlichen Maschinenraum hinzugerechnet und in den Bruttoreumgehalt eingemessen: 360,00 + 69,88 = 429,88 RT (1019,83 + 197,96 = 1217,79 cbm); das ist mehr als 20 v. H. des Bruttoreumgehaltes; daher beträgt der Treibkraftraumabzug $429,88 \times 1,75 = 752,29$ RT (1217,79 $\times$ 1,75 = 2131,14 cbm)	105,00 RT (297,45 cbm) des Raumes auf oder über dem Oberdeck werden in den Bruttoreumgehalt eingemessen und dem eigentlichen Treibkraftraum hinzugerechnet: 360,00 + 105,00 = 465,00 RT (1019,83 + 297,45 = 1317,28 cbm); das ist mehr als 20 v. H. des Bruttoreumgehaltes; daher beträgt der Treibkraftraumabzug $465,00 \times 1,75 = 813,75$ RT (1317,28 $\times$ 1,75 = 2305,24 cbm)
Unterdeckraumgehalt .....	1 630,00 RT (4 617,56 cbm)	1 630,00 RT (4 617,56 cbm)	1 630,00 RT (4 617,56 cbm)
Raum über dem Vermessungsdeck .....	280,00 RT (793,20 cbm)	280,00 RT (793,20 cbm)	280,00 RT (793,20 cbm)
Raum auf oder über dem Oberdeck (Licht- und Luftschächte usw.) .....		69,88 RT (197,96 cbm)	105,00 RT (297,45 cbm)
Lukenüberschuß .....	20,45 RT (57,93 cbm)	20,10 RT (56,94 cbm)	19,92 RT (56,43 cbm)
Bruttoreumgehalt .....	1 930,45 RT (5 468,69 cbm)	1 999,98 RT (5 665,66 cbm)	2 034,92 RT (5 764,64 cbm)
Abzüge außer für die Treibkraft	190,00 RT (538,24 cbm)	190,00 RT (538,24 cbm)	190,00 RT (538,24 cbm)
Rest .....	1 740,45 RT (4 930,45 cbm)	1 809,98 RT (5 127,42 cbm)	1 844,92 RT (5 226,40 cbm)
Abzug für die Treibkraft .....	617,74 RT (1 749,98 cbm)	752,29 RT (2 131,13 cbm)	813,75 RT (2 305,24 cbm)
Nettoraumgehalt .....	1 122,71 RT (3 180,47 cbm)	1 057,69 RT (2 996,29 cbm)	1 031,17 RT (2 921,16 cbm)

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls  
zur Änderung des Abkommens über Internationale Ausstellungen (Inkrafttreten für Kanada).**

**Vom 27. Januar 1958.**

Das Protokoll zur Änderung des Abkommens vom 22. November 1928 über Internationale Ausstellungen (Bundesgesetzbl. 1956 II S. 2087) ist gemäß seinem Artikel 3 Abs. 1 für

Kanada am 8. November 1957  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 26. April 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 252).

Bonn, den 27. Januar 1958.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung des Staatssekretärs  
Grewe

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz. — Verlag: Bundesanzeiger-Verlags-GmbH., Bonn/Köln. — Druck: Bundesdruckerei Bonn.

Das Bundesgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen, Teil I und Teil II.

Laufender Bezug nur durch die Post. Bezugspreis: vierteljährlich für Teil I = DM 4,—, für Teil II = DM 3,— zuzüglich Zustellgebühr. Einzelstücke je angefangene 24 Seiten DM 0,40 gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt“ Köln 399 oder nach Bezahlung auf Grund einer Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe DM 0,40 zuzüglich Versandgebühr DM 0,10.