

Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

Copyright © United Nations 2000
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 2000
Tous droits réservés
Imprimé aux Etats-Unis d'Amérique



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1991

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies

New York, 2000

*Treaties and international agreements
registered or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1991

1997

I. Nos. 34052-34105

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 19 September 1997 to 30 September 1997*

	<i>Page</i>
No. 34052. International Fund for Agricultural Development and Gambia:	
Loan Agreement— <i>Agricultural Services Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 9 December 1992.....	3
No. 34053. International Fund for Agricultural Development and India:	
Loan Agreement— <i>Maharashtra Rural Credit Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 1 June 1993.....	5
No. 34054. International Fund for Agricultural Development and India:	
Loan Agreement— <i>Andhra Pradesh Participatory Tribal Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 13 May 1994.....	7
No. 34055. International Fund for Agricultural Development and India:	
Loan Agreement— <i>Mewat Area Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 29 May 1995.....	9
No. 34056. International Fund for Agricultural Development and Panama:	
Loan Agreement— <i>Ngobe Community Rural Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 1 June 1993.....	11

**Traités et accords internationaux
enregistrés ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies**

VOLUME 1991

1997

I. N^{os} 34052-34105

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 19 septembre 1997 au 30 septembre 1997*

	<i>Pages</i>
N° 34052. Fonds international de développement agricole et Gambie :	
Accord de prêt — <i>Projet de services agricoles</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 9 décembre 1992	3
N° 34053. Fonds international de développement agricole et Inde :	
Accord de prêt — <i>Projet de crédit rural de Maharashtra</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 1 ^{er} juin 1993	5
N° 34054. Fonds international de développement agricole et Inde :	
Accord de prêt — <i>Projet de développement tribal de participation d'Andhra Pradesh</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 13 mai 1994	7
N° 34055. Fonds international de développement agricole et Inde :	
Accord de prêt — <i>Projet de développement de la région de Mewat</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 29 mai 1995	9
N° 34056. Fonds international de développement agricole et Panama :	
Accord de prêt — <i>Projet de développement rural de la communauté de Ngobe</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 1 ^{er} juin 1993	11

	<i>Page</i>
No. 34057. International Fund for Agricultural Development and Honduras:	
Loan Agreement— <i>Rural Development Programme of the Western Region</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 7 October 1993.....	13
No. 34058. International Fund for Agricultural Development and Nicaragua:	
Loan Agreement— <i>Capitalization Project of Dry Tropic Small Producers in las Segovias—Region I</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 4 March 1994.....	15
No. 34059. International Fund for Agricultural Development and Equatorial Guinea:	
Loan Agreement— <i>Small scale Agricultural Production and Marketing Promotion Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 26 April 1994.....	17
No. 34060. International Fund for Agricultural Development and Saint Lucia:	
Loan Agreement— <i>Rural Enterprise Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 18 December 1996.....	19
No. 34061. Thailand and China:	
Agreement on judicial assistance in civil and commercial matters and cooperation in arbitration. Signed at Beijing on 16 March 1994.....	21
No. 34062. International Development Association and Burundi:	
Development Credit Agreement— <i>Second Health and Population Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 12 June 1995.....	61
No. 34063. International Bank for Reconstruction and Development and Turkey:	
Guarantee Agreement— <i>Antalya Water Supply and Sanitation Project</i> (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 5 July 1995.....	63
No. 34064. International Bank for Reconstruction and Development and Dominican Republic:	
Loan Agreement— <i>Irrigated Land and Watershed Management Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 November 1995....	65

- N° 34057. Fonds international de développement agricole et Honduras :**
 Accord de prêt — *Programme de développement rural de la région occidentale* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 7 octobre 1993 13
- N° 34058. Fonds international de développement agricole et Nicaragua :**
 Accord de prêt — *Projet de capitalisation des petits producteurs des tropics secs de las Ségovias – Région I* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 4 mars 1994 15
- N° 34059. Fonds international de développement agricole et Guinée équatoriale :**
 Accord de prêt — *Projet de production paysanne et de promotion de la commercialisation* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 26 avril 1994 17
- N° 34060. Fonds international de développement agricole et Sainte-Lucie :**
 Accord de prêt — *Projet relatif aux entreprises rurales* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 18 décembre 1996 19
- N° 34061. Thaïlande et Chine :**
 Accord d'entraide judiciaire en matière civile et commerciale et de coopération en matière d'arbitrage. Signé à Beijing le 16 mars 1994 21
- N° 34062. Association internationale de développement et Burundi :**
 Accord de crédit de développement — *Deuxième Projet de santé et de population* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 12 juin 1995 61
- N° 34063. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Turquie :**
 Accord de garantie — *Projet d'approvisionnement en eau et d'assainissement d'Antalya* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 5 juillet 1995 63
- N° 34064. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et République dominicaine :**
 Accord de prêt — *Projet de gestion des terres irriguées et des bassins versants* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 14 novembre 1995 65

No. 34065. International Development Association and Niger:

Development Credit Agreement—*Health Sector Development Program* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 13 September 1996 67

No. 34066. International Bank for Reconstruction and Development and Peru:

Loan Agreement—*Irrigation Subsector Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 7 November 1996 69

No. 34067. International Development Association and Haiti:

Development Credit Agreement—*Forest and Parks Protection Technical Assistance Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 17 December 1996 71

No. 34068. International Development Association and Mali:

Interim Fund Development Credit Agreement—*Urban Development and Decentralization Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 19 December 1996 73

No. 34069. International Bank for Reconstruction and Development and Philippines:

Loan Agreement—*Third Elementary Education Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 20 December 1996 75

No. 34070. International Development Association and Bangladesh:

Development Credit Agreement—*Fourth Dhaka Water Supply Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 8 January 1997 77

No. 34071. International Development Association and Nepal:

Development Credit Agreement—*Rural Water Supply and Sanitation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 23 January 1997 79

- N° 34065. Association internationale de développement et Niger :**
 Accord de crédit de développement — *Programme de développement du secteur de santé* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 13 septembre 1996 67
- N° 34066. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Pérou :**
 Accord de prêt — *Projet relatif au sous-secteur de l'irrigation* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 7 novembre 1996 69
- N° 34067. Association internationale de développement et Haïti :**
 Accord de crédit de développement — *Projet d'assistance technique pour la protection des forêts et des parcs* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 17 décembre 1996 71
- N° 34068. Association internationale de développement et Mali :**
 Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Projet de développement urbain et de décentralisation* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 19 décembre 1996 73
- N° 34069. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Philippines :**
 Accord de prêt — *Troisième projet d'enseignement élémentaire* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 20 décembre 1996 75
- N° 34070. Association internationale de développement et Bangladesh :**
 Accord de crédit de développement — *Quatrième projet relatif à l'approvisionnement en eau à Dhaka* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 8 janvier 1997 77
- N° 34071. Association internationale de développement et Népal :**
 Accord de crédit de développement — *Projet d'approvisionnement en eau et d'assainissement des zones rurales* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 23 janvier 1997 79

	<i>Page</i>
No. 34072. International Development Association and Madagascar:	
Interim Fund Development Credit Agreement— <i>Second Environment Program Support Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997	81
No. 34073. International Development Association and Madagascar:	
Development Credit Agreement— <i>Structural Adjustment Credit</i> (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 1 May 1997	83
No. 34074. International Bank for Reconstruction and Development and Uruguay:	
Guarantee Agreement— <i>Power Transmission and Distribution Project</i> (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Barcelona on 18 March 1997	85
No. 34075. International Development Association and Georgia:	
Development Credit Agreement— <i>Agricultural Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 April 1997	87
No. 34076. International Bank for Reconstruction and Development and Argentina:	
Loan Agreement— <i>National Pension Administration Technical Assistance Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Buenos Aires on 17 April 1997	89
No. 34077. International Bank for Reconstruction and Development and Argentina:	
Loan Agreement— <i>Native Forests and Protected Areas Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Buenos Aires on 17 April 1997	91
No. 34078. International Bank for Reconstruction and Development and Algeria:	
Loan Agreement— <i>Rural Employment Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 17 April 1997	93
No. 34079. International Development Association and Sri Lanka:	
Development Credit Agreement— <i>Energy Services Delivery Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 22 April 1997	95

- N° 34072. Association internationale de développement et Madagascar :**
 Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Deuxième projet de soutien au programme de l'environnement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997 81
- N° 34073. Association internationale de développement et Madagascar :**
 Accord de crédit de développement — *Crédit à l'ajustement structurel* (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 1^{er} mai 1997..... 83
- N° 34074. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Uruguay :**
 Accord de garantie — *Projet de transport et de distribution de l'électricité* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Barcelone le 18 mars 1997 85
- N° 34075. Association internationale de développement et Géorgie :**
 Accord de crédit de développement — *Projet de développement agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 14 avril 1997..... 87
- N° 34076. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Argentine :**
 Accord de prêt — *Projet d'assistance technique à l'administration nationale des pensions* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Buenos Aires le 17 avril 1997 89
- N° 34077. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Argentine :**
 Accord de prêt — *Projet de forêts indigènes et de régions protégées* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Buenos Aires le 17 avril 1997..... 91
- N° 34078. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Algérie :**
 Accord de prêt — *Projet relatif à l'emploi rural* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 17 avril 1997 93
- N° 34079. Association internationale de développement et Sri Lanka :**
 Accord de crédit de développement — *Projet d'approvisionnement en énergie* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 22 avril 1997..... 95

	<i>Page</i>
No. 34080. International Development Association and Sri Lanka:	
Interim Fund Development Credit Agreement— <i>Environmental Action I Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 22 April 1997....	97
No. 34081. International Development Association and Eritrea:	
Development Credit Agreement— <i>Road Sector Engineering Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 24 April 1997	99
No. 34082. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:	
Guarantee Agreement— <i>Bahia Municipal Infrastructure Development and Management Project—PRODUR</i> (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 28 April 1997	101
No. 34083. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:	
Guarantee Agreement— <i>Rio Grande do Sul State Reform Project</i> (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 10 June 1997.....	103
No. 34084. International Development Association and Tajikistan:	
Development Credit Agreement— <i>Pilot Poverty Alleviation Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 28 April 1997	105
No. 34085. International Bank for Reconstruction and Development and Morocco:	
Guarantee Agreement— <i>Railway Restructuring Project</i> (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 30 April 1997	107
No. 34086. International Bank for Reconstruction and Development and Latvia:	
Loan Agreement— <i>Highway Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 2 May 1997.....	109

- N° 34080. Association internationale de développement et Sri Lanka :**
 Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Projet de l'environnement – action I* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 22 avril 1997 97
- N° 34081. Association internationale de développement et Érythrée :**
 Accord de crédit de développement — *Projet d'aménagement dans le secteur routier* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 24 avril 1997 99
- N° 34082. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :**
 Accord de garantie — *Projet de développement et de gestion de l'infrastructure municipale de Bahia – PRODUR* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 28 avril 1997 101
- N° 34083. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :**
 Accord de garantie — *Projet de réforme de l'État de Rio Grande do Sul* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 10 juin 1997 103
- N° 34084. Association internationale de développement et Tadjikistan :**
 Accord de crédit de développement — *Projet pilote pour l'allègement de la pauvreté* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 28 avril 1997 105
- N° 34085. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Maroc :**
 Accord de garantie — *Projet de restructuration du réseau ferroviaire* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 30 avril 1997 107
- N° 34086. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Lettonie :**
 Accord de prêt — *Projet routier* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 2 mai 1997 109

	<i>Page</i>
No. 34087. International Bank for Reconstruction and Development and Mexico:	
Guarantee Agreement— <i>Contractual Savings Development Program—Structural Adjustment Loan</i> (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 2 May 1997	111
No. 34088. International Development Association and Guinea:	
Interim Fund Development Credit Agreement— <i>Third Water Supply and Sanitation Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 5 May 1997	113
No. 34089. International Development Association and Kyrgyzstan:	
Interim Fund Development Credit Agreement— <i>Public Sector Resource Management Adjustment Credit</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 6 May 1997	115
No. 34090. International Development Association and Kyrgyzstan:	
Development Credit Agreement— <i>Rural Finance Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 3 July 1997	117
No. 34091. International Bank for Reconstruction and Development and Belize:	
Loan Agreement— <i>Social Investment Fund Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 14 May 1997	119
No. 34092. International Development Association and Senegal:	
Development Credit Agreement— <i>Endemic Disease Control Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 29 May 1997	121
No. 34093. International Bank for Reconstruction and Development and Turkmenistan:	
Loan Agreement— <i>Water Supply and Sanitation Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 29 May 1997	123

- N° 34087. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Mexique :**
 Accord de garantie — *Programme relatif au développement d'épargnes contractuelles- Prêt à l'ajustement structurel* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 2 mai 1997 111
- N° 34088. Association internationale de développement et Guinée :**
 Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Troisième projet relatif à l'adduction d'eau et à l'assainissement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 5 mai 1997 113
- N° 34089. Association internationale de développement et Kirghizistan :**
 Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Crédit à l'ajustement de la gestion des ressources du secteur public* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 6 mai 1997 115
- N° 34090. Association internationale de développement et Kirghizistan :**
 Accord de crédit de développement — *Projet de financement dans les zones rurales* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 3 juillet 1997 117
- N° 34091. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Belize :**
 Accord de prêt — *Projet de fonds d'investissement social* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 14 mai 1997 119
- N° 34092. Association internationale de développement et Sénégal :**
 Accord de crédit de développement — *Projet de contrôle des maladies endémiques* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 29 mai 1997 121
- N° 34093. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Turkménistan :**
 Accord de prêt — *Projet d'approvisionnement en eau et d'assainissement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 29 mai 1997 123

Page

- No. 34094. International Bank for Reconstruction and Development and Turkmenistan:**
 Loan Agreement—*Urban Transport Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 29 May 1997..... 125
- No. 34095. International Bank for Reconstruction and Development and India:**
 Loan Agreement—*Third Andhra Pradesh Irrigation Project* (with schedule and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 3 June 1997... 127
- No. 34096. International Development Association and India:**
 Development Credit Agreement—*Third Andhra Pradesh Irrigation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 3 June 1997..... 129
- No. 34097. International Bank for Reconstruction and Development and Indonesia:**
 Loan Agreement—*Bali Urban Infrastructure Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 9 June 1997..... 131
- No. 34098. International Bank for Reconstruction and Development and Romania:**
 Loan Agreement—*Social Protection Adjustment Loan* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 1 July 1997.... 133
- No. 34099. International Bank for Reconstruction and Development and Romania:**
 Loan Agreement—*Agricultural Sector Adjustment Loan* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 1 July 1997.... 135
- No. 34100. International Development Association and Chad:**
 Interim Fund Development Credit Agreement—*Second Structural Adjustment Credit* (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 3 July 1997..... 137

- N° 34094. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Turkménistan :**
- Accord de prêt — *Projet relatif aux transports urbains* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 29 mai 1997 125
- N° 34095. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Inde :**
- Accord de prêt — *Troisième projet d'irrigation d'Andhra Pradesh* (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 3 juin 1997 127
- N° 34096. Association internationale de développement et Inde :**
- Accord de crédit de développement — *Troisième projet d'irrigation d'Andhra Pradesh* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 3 juin 1997 129
- N° 34097. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Indonésie :**
- Accord de prêt — *Projet d'infrastructure urbaine de Bali* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 9 juin 1997 131
- N° 34098. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Roumanie :**
- Accord de prêt — *Prêt d'ajustement pour la protection sociale* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 1^{er} juillet 1997 133
- N° 34099. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Roumanie :**
- Accord de prêt — *Prêt d'ajustement au secteur agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 1^{er} juillet 1997 135
- N° 34100. Association internationale de développement et Tchad :**
- Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Deuxième crédit d'ajustement structurel* (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 3 juillet 1997 137

	<i>Page</i>
No. 34101. International Bank for Reconstruction and Development and Bulgaria:	
Loan Agreement— <i>Critical Imports Rehabilitation Loan</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 10 July 1997..	139
No. 34102. International Development Association and Uganda:	
Interim Fund Development Credit Agreement— <i>Third Structural Adjustment Credit</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 10 July 1997	141
No. 34103. International Development Association and Azerbaijan:	
Development Credit Agreement— <i>Structural Adjustment Credit</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 31 July 1997	143
No. 34104. Austria and the former Yugoslav Republic of Macedonia:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Graz on 8 November 1996	145
No. 34105. United Nations and Uruguay:	
Memorandum of understanding concerning contributions to the United Nations Standby Arrangements System (with annex). Signed at New York on 30 September 1997	167
 ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 2613. Convention on the Political Rights of Women. Opened for signature at New York, on 31 March 1953:	
Accession by Uzbekistan	178

N° 34101. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Bulgarie :	
Accord de prêt — <i>Prêt de relance des importations essentielles</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 10 juillet 1997.....	139
N° 34102. Association internationale de développement et Ouganda :	
Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — <i>Troisième Crédit d'ajustement structurel</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1 ^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 10 juillet 1997.....	141
N° 34103. Association internationale de développement et Azerbaïdjan :	
Accord de crédit de développement — <i>Crédit d'ajustement structurel</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1 ^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 31 juillet 1997.....	143
N° 34104. Autriche et l'ex-République yougoslave de Macédoine :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Graz le 8 novembre 1996.....	145
N° 34105. Organisation des Nations Unies et Uruguay :	
Mémorandum d'accord concernant les contributions au Système d'accords relatifs aux forces et moyens en attente des Nations Unies (avec annexe). Signé à New York le 30 septembre 1997.....	167
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 2613. Convention sur les droits politiques de la femme. Ouverte à la signature à New-York, le 31 mars 1953 :	
Adhésion de l'Ouzbékistan	178

	<i>Page</i>
No. 4789. Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts. Done at Geneva, on 20 March 1958:	
Entry into force of amendments to Regulation No. 91 annexed to the above-mentioned Agreement.....	179
Application by Finland of Regulations Nos. 96, 97, 98 and 99 annexed to the above-mentioned Agreement.....	179
Application by Finland of Regulation No. 100 annexed to the above-mentioned Agreement.....	180
Application by Finland of Regulation No. 101 annexed to the above-mentioned Agreement.....	180
Application by Finland of Regulation No. 102 annexed to the above-mentioned Agreement.....	180
Application by Finland of Regulation No. 103 annexed to the above-mentioned Agreement.....	180
Entry into force of amendments to Regulation No. 69 annexed to the above-mentioned Agreement.....	181
No. 8329. Agreement between the Federal Government of the Republic of Austria and the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia concerning the abolition of the visa requirement. Signed at Vienna on 20 December 1965:	
Partial suspension of the pragmatic continued application of the above-mentioned Agreement in relation to the former Yugoslav Republic of Macedonia. Signed at Vienna on 9 April 1995.....	185
No. 8359. Convention on the settlement of investment disputes between States and nationals of other States. Opened for signature at Washington, on 18 March 1965:	
Ratifications by Colombia and Latvia.....	188
No. 8564. Convention on facilitation of international maritime traffic. Signed at London, on 9 April 1965:	
Amendments to the annex to the above-mentioned Convention.....	189
No. 9464. International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination. Opened for signature at New York on 7 March 1966:	
Accession by Saudi Arabia.....	197

	<i>Pages</i>
N° 4789. Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur. Fait à Genève, le 20 mars 1958 :	
Entrée en vigueur d'amendements au Règlement n° 91 annexé à l'Accord susmentionné.....	182
Application par la Finlande des Règlements n°s 96, 97, 98 et 99 annexés à l'Accord susmentionné	182
Application par la Finlande du Règlement n° 100 annexé à l'Accord susmentionné	183
Application par la Finlande du Règlement n° 101 annexé à l'Accord susmentionné	183
Application par la Finlande du Règlement n° 102 annexé à l'Accord susmentionné	183
Application par la Finlande du Règlement n° 103 annexé à l'Accord susmentionné	183
Entrée en vigueur d'amendements au Règlement n° 69 annexé à l'Accord susmentionné.....	184
N° 8329. Accord entre le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche et le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie relatif à la suppression des formalités de visa. Signé à Vienne le 20 décembre 1965 :	
Suspension partielle de l'application pragmatique continue de l'Accord susmentionné en ce qui concerne l'ex-République yougoslave de Macédoine. Signé à Vienne le 19 avril 1995	185
N° 8359. Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États. Ouverte à la signature à Washington, le 18 mars 1965 :	
Ratifications de la Colombie et de la Lettonie	188
N° 8564. Convention visant à faciliter le trafic maritime international. Signée à Londres, le 9 avril 1965 :	
Amendements à l'annexe de la Convention susmentionnée.....	193
N° 9464. Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale. Ouverte à la signature à New York le 7 mars 1966 :	
Adhésion de l'Arabie saoudite.....	197

	<i>Page</i>
No. 14583. Convention on wetlands of international importance especially as waterfowl habitat. Concluded at Ramsar, Iran, on 2 February 1971:	
Accession by Monaco to the above-mentioned Convention, as amended by the Protocol of 3 December 1982.....	199
Acceptance by Monaco of amendments to articles 6 and 7 of 28 May 1987	200
No. 14956. Convention on psychotropic substances. Concluded at Vienna on 21 February 1971:	
Accession by the Lao People's Democratic Republic	201
No. 16041. Agreement establishing the International Fund for Agricultural Development. Concluded at Rome on 13 June 1976:	
Suspension of withdrawal by Trinidad and Tobago	202
No. 17948. Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT). Concluded at London on 3 September 1976:	
Amendments to the above-mentioned Convention (with amendments to the Operating Agreement), adopted by the Assembly of INMARSAT on 19 January 1989.....	203
No. 18961. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Concluded at London on 1 November 1974:	
Amendments to the annex to the above-mentioned Convention	220
No. 22484. Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973. Concluded at London on 17 February 1978:	
Amendments to the annex of the above-mentioned Protocol.....	307
No. 22495. Convention on prohibitions or restrictions on the use of certain conventional weapons which may be deemed to be excessively injurious or to have indiscriminate effects. Concluded at Geneva on 10 October 1980:	
Accession by Uzbekistan.....	332
No. 24841. Convention against torture and other cruel, inhuman or degrading treatment or punishment. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 10 December 1984:	
Accession by Saudi Arabia	333

Pages

N° 14583. Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau [antérieurement à l'amendement par Protocole dn 3 décembre 1982 — prior to the amendment by Protocol of 3 December 1982: « Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats de la sauvagine »]. Conclue à Ramsar (Iran) le 2 février 1971 :	
Adhésion de Monaco à la Convention susmentionnée, telle qu'amendée par le Protocole du 3 décembre 1982.....	199
Acceptation par Monaco des amendements aux articles 6 et 7 en date du 28 mai 1987.....	200
N° 14956. Convention sur les substances psychotropes. Conclue à Vienne le 21 février 1971 :	
Adhésion de la République démocratique populaire lao.....	201
N° 16041. Accord portant création du Fonds international de développement agricole. Conclu à Rome le 13 juin 1976 :	
Suspension de retrait par la Trinité-et-Tobago.....	202
N° 17948. Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT). Conclue à Londres le 3 septembre 1976 :	
Amendements à la Convention susmentionnée (avec amendements à l'Accord d'exploitation), adoptés par l'Assemblée d'INMARSAT le 19 janvier 1989....	203
N° 18961. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Conclue à Londres le 1^{er} novembre 1974 :	
Amendements à l'annexe de la Convention susmentionnée.....	220
N° 22484. Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Conclu à Londres le 17 février 1978 :	
Amendements à l'annexe du Protocole susmentionné.....	307
N° 22495. Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination. Conclue à Genève le 10 octobre 1980 :	
Adhésion de l'Ouzbékistan.....	332
N° 24841. Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 10 décembre 1984 :	
Adhésion de l'Arabie saoudite.....	333

	<i>Page</i>
No. 32288. Development Credit Agreement (<i>Private Sector Adjustment Credit</i>) between the Republic of Ghana and the International Development Association. Signed at Washington on 25 July 1995:	
Second Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 12 December 1996.....	334
No. 33448. Development Credit Agreement (<i>Second Economic and Social Adjustment Credit</i>) between the Republic of Zambia and the International Development Association. Signed at Washington on 8 August 1996:	
Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 9 January 1997.....	335
No. 33480. United Nations Convention to combat desertification in those countries experiencing serious drought and/or desertification, particularly in Africa. Opened for signature at Paris on 14 October 1994:	
Accession by Kyrgyzstan.....	336
Ratification by Zimbabwe.....	336
Ratification by Sierra Leone.....	336
Ratification by South Africa.....	337
No. 33809. Development Credit Agreement between the Republic of Honduras and the International Development Association (<i>Public Sector Modernization Structural Adjustment Credit</i>). Signed at Washington on 11 April 1996:	
Second Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 8 January 1997.....	338

Pages

- N° 32288. Accord de crédit de développement (*Crédit d'ajustement du secteur privé*) entre la République du Ghana et l'Association internationale de développement. Signé à Washington le 25 juillet 1995 :**
 Deuxième Accord modifiant l'Accord susmentionné. Signé à Washington le 12 décembre 1996..... 334
- N° 33448. Accord de crédit de développement (*Deuxième crédit d'ajustement économique et social*) entre la République de la Zambie et l'Association internationale de développement. Signé à Washington le 8 août 1996 :**
 Accord modifiant l'Accord susmentionné. Signé à Washington le 9 janvier 1997 ... 335
- N° 33480. Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification, en particulier en Afrique. Ouverte à la signature à Paris le 14 octobre 1994 :**
 Adhésion du Kirghizistan 336
 Ratification du Zimbabwe 336
 Ratification de Sierra Leone 336
 Ratification de l'Afrique du Sud..... 337
- N° 33809. Accord de crédit de développement entre la République d'Honduras et l'Association internationale de développement (*Crédit d'ajustement structurel pour la modernisation du secteur public*). Signé à Washington le 11 avril 1996 :**
 Deuxième Accord modifiant l'Accord susmentionné. Signé à Washington le 8 janvier 1997 338

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

from 19 September 1997 to 30 September 1997

Nos. 34052 to 34105

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 19 septembre 1997 au 30 septembre 1997

N^{os} 34052 à 34105

No. 34052

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
GAMBIA**

Loan Agreement—*Agricultural Services Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 9 December 1992

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
GAMBIE**

Accord de prêt — *Projet de services agricoles* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 9 décembre 1992

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 2 November 1993 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 2 novembre 1993 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34053

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
INDIA**

**Loan Agreement—*Maharashtra Rural Credit Project* (with
schedules and General Conditions Applicable to Loan
and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 Sep-
tember 1986). Signed at Rome on 1 June 1993**

Authentic text: English.

*Registered by the International Fund for Agricultural Development on
25 September 1997.*

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
INDE**

**Accord de prêt — *Projet de crédit rural de Maharashtra* (avec
annexes et Conditions générales applicables aux accords
de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre
1986). Signé à Rome le 1^{er} juin 1993**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 sep-
tembre 1997.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 6 January 1994 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 6 janvier 1994 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34054

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
INDIA**

Loan Agreement—*Andhra Pradesh Participatory Tribal Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 13 May 1994

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
INDE**

Accord de prêt — *Projet de développement tribal de participation d'Andhra Pradesh* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 13 mai 1994

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 18 August 1994 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 18 août 1994 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34055

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
INDIA**

Loan Agreement—*Mewat Area Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Gnarantee Agreements of the Fnnd dated 19 September 1986). Signed at Rome on 29 May 1995

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
INDE**

Accord de prêt — *Projet de développement de la région de Mewat* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 29 mai 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 7 July 1995 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 7 juillet 1995 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34056

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
PANAMA**

Loan Agreement—*Ngobe Community Rural Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 1 June 1993

Authentic text: Spanish.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
PANAMA**

Accord de prêt — *Projet de développement rural de la communauté de Ngobe* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 1^{er} juin 1993

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[TRADUCTION]

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 10 February 1994 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 10 février 1994 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34057

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
HONDURAS**

Loan Agreement—*Rural Development Programme of the Western Region* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 7 October 1993

Authentic text: Spanish.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
HONDURAS**

Accord de prêt — *Programme de développement rural de la région occidentale* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 7 octobre 1993

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[TRADUCTION]

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 26 November 1994 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 26 novembre 1994 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34058

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
NICARAGUA**

Loan Agreement—*Capitalization Project of Dry Tropic Small Producers in las Segovias—Region I* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fndd dated 19 September 1986). Signed at Rome on 4 March 1994

Authentic text: Spanish.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
NICARAGUA**

Accord de prêt — *Projet de capitalisation des petits producteurs des tropics secs de las Ségovias – Région I* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date dn 19 septembre 1986). Signé à Rome le 4 mars 1994

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[TRADUCTION]

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 27 February 1995 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 27 février 1995 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34059

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
EQUATORIAL GUINEA**

Loan Agreement—*Small scale Agricultural Production and Marketing Promotion Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 26 April 1994

Authentic text: French.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
GUINÉE ÉQUATORIALE**

Accord de prêt — *Projet de production paysanne et de promotion de la commercialisation* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 26 avril 1994

Texte authentique : français.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 10 March 1995 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 10 mars 1995 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34060

**INTERNATIONAL FUND
FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
SAINT LUCIA**

Loan Agreement—*Rural Enterprise Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 19 September 1986). Signed at Rome on 18 December 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 25 September 1997.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
SAINTE-LUCIE**

Accord de prêt — *Projet relatif aux entreprises rurales* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 19 septembre 1986). Signé à Rome le 18 décembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 25 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 9 September 1997 by notification, in accordance with sections 10.01/02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 9 septembre 1997 par notification, conformément aux sections 10.01/02 des Conditions générales.

No. 34061

**THAILAND
and
CHINA**

**Agreement on judicial assistance in civil and commercial
matters and cooperation in arbitration. Signed at Beijing
on 16 March 1994**

Authentic texts: Thai, Chinese and English.

Registered by Thailand on 29 September 1997.

**THAÏLANDE
et
CHINE**

**Accord d'entraide judiciaire en matière civile et commerciale
et de coopération en matière d'arbitrage. Signé à Beijing
le 16 mars 1994**

Textes authentiques : thaï, chinois et anglais.

Enregistré par la Thaïlande le 29 septembre 1997.

[THAI TEXT — TEXTE THAÏ]

ความตกลงว่าด้วยความช่วยเหลือกันทางศาลในคดีแพ่งและพาณิชย์
 กับความร่วมมือทางอนุญาโตตุลาการ
 ระหว่าง
 ราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

ราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า
 "ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่าย")

มีความปรารถนาที่จะกระชับความสัมพันธ์แห่งมิตรภาพที่มีมาใน
 ประวัติศาสตร์ระหว่างประเทศทั้งสอง

ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของการส่งเสริมความร่วมมือทางศาล และ
 อนุญาโตตุลาการ บนพื้นฐานของการเคารพอธิปไตยซึ่งกันและกัน ความเสมอภาค
 และผลประโยชน์ร่วมกันของประเทศทั้งสอง

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวดที่ 1

ความช่วยเหลือกันทางศาล

บทที่ 1

บททั่วไป

ข้อ 1

ขอบเขตของความช่วยเหลือกันทางศาล
 ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะร่วมมือกันในการส่ง เอกสารและ
 การสืบพยานหลักฐานในคดีแพ่งและพาณิชย์

ข้อ 2

การให้ความคุ้มครองทางศาล

1. คนชาติของภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายจะได้รับความคุ้มครองทางศาล เช่นเดียวกันกับที่ภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งให้แก่คนชาติของตน และมีสิทธิโดยเสรีที่จะนำคดีขึ้นสู่ศาลภายในอาณาเขตของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งอาจปรากฏตัวต่อศาล ภายใต้เงื่อนไข เช่นเดียวกับคนชาติของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

2. บทบัญญัติของความตกลงนี้ที่กล่าวถึงคนชาติของภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายไว้ตั้งแต่ข้อ 3 ให้หมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายของภาคีสัญญาแต่ละฝ่าย และมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของภาคีสัญญานั้น

ข้อ 3

การให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายและการยกเว้นค่าธรรมเนียมศาล

1. คนชาติของภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายจะได้รับความช่วยเหลือทางกฎหมายในอาณาเขตของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ภายใต้เงื่อนไขและภายในขอบเขต เช่นเดียวกันกับที่ได้กำหนดไว้สำหรับคนชาติของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

2. คนชาติของภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายอาจได้รับการลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียมศาลในอาณาเขตของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ภายใต้เงื่อนไขและภายในขอบเขต เช่นเดียวกันกับที่ได้กำหนดไว้สำหรับคนชาติของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

ข้อ 4

ช่องทางของการให้ความช่วยเหลือกันทางศาล

1. การขอและการให้ความช่วยเหลือกันทางศาล จะต้องดำเนินการโดยผ่านหน่วยงานกลางของภาคีสัญญาทั้งสองฝ่าย เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในความตกลงนี้

2. หน่วยงานกลางสำหรับราชอาณาจักรไทยได้แก่กระทรวงยุติธรรม (สำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ) และหน่วยงานกลางสำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้แก่กระทรวงยุติธรรม (สำนักงานการช่วยเหลือระหว่างประเทศทางศาล)

ข้อ 5**ภาษา**

1. คำร้องขอและหนังสือร้องขอให้ทำเป็นภาษาอังกฤษ ส่วนเอกสารประกอบนั้นต้องมีคำแปลเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาราชการของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอแนบส่งไปยังหน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ พร้อมกับคำร้องขอ หรือหนังสือร้องขอด้วย

2. คำแปลเช่นนั้นจะต้องได้รับการรับรองโดยชอบตามกฎหมาย และวิธีปฏิบัติของภาคีสัญญาฝ่ายที่ร้องขอ โดยไม่ต้องมีการรับรองเป็นทางการ หรือโดยแบบวิธีอื่นที่คล้ายกัน

ข้อ 6

ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการให้ความช่วยเหลือกันทางศาล

การดำเนินการตามคำร้องขอและหนังสือร้องขอให้กระทำให้เปล่า เว้นแต่ค่าธรรมเนียมผู้เชี่ยวชาญ และค่าใช้จ่ายสำหรับการแปลซึ่งทำขึ้นตามที่มีการร้องขอในข้อ 17 วรรคสอง

บทที่ 2**การส่งเอกสารในคดี****ข้อ 7****การร้องขอ**

1. หน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายซึ่งเป็นแหล่งที่มาของเอกสารจะต้องส่งคำร้องขอไปยังหน่วยงานกลางของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่ต้องมีการรับรองเป็นทางการหรือโดยแบบวิธีอื่นที่คล้ายกัน

2. เอกสารที่จะส่งหรือสำเนาเอกสารนั้นจะต้องแนบไปกับคำร้องขอด้วย

3. คำร้องขอและเอกสารนั้นจะต้องทำเป็น 2 ชุด

ข้อ 8**รายละเอียดของคำร้องขอ**

คำร้องขอต้องแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องและระบุรายละเอียดดังต่อไปนี้

- (ก) ชื่อและที่อยู่ของศาลซึ่งทำคำร้องขอ
- (ข) ลักษณะของคดีซึ่งต้องการให้ส่งเอกสาร

- (ค) ชื่อและที่อยู่ของคู่ความในคดีและผู้แทนของคู่ความ ถ้าหากมี
- (ง) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับเอกสาร
- (จ) ข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับลักษณะของเอกสารที่จะให้ส่ง และความประสงค์หรือแบบเฉพาะที่จะให้ใช้ในการส่งเอกสาร

ข้อ 9

การดำเนินการตามคำร้องขอ

1. คำร้องขอซึ่งทำโดยถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งความตกลงนี้ จะได้รับการดำเนินการ เว้นแต่
 - (ก) การดำเนินการไม่สามารถจะทำได้เพราะบุคคลที่จะรับเอกสารนั้นไม่อยู่ หรือเพราะไม่สามารถจะหาที่อยู่ของบุคคลนั้นได้ หรือเพราะเหตุอื่นในทำนองเดียวกัน
 - (ข) ภาคคู่สัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอเห็นว่า การดำเนินการตามคำร้องขอจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือจะกระทบกระเทือนต่ออธิปไตยหรือความมั่นคงของตน
2. ถ้าคำร้องขอไม่ได้รับการดำเนินการ ให้หน่วยงานกลางของภาคคู่สัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอแจ้งหน่วยงานกลางของภาคคู่สัญญาฝ่ายที่ร้องขอโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ถึงเหตุผลในการที่มีได้ดำเนินการตามคำร้องขอนั้น
3. การดำเนินการตามคำร้องขอให้ส่งเอกสารในคดี ให้กระทำโดยเร่งด่วนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายของภาคคู่สัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ หรือโดยวิธีการที่ร้องขอเป็นพิเศษ โดยมีเงื่อนไขว่าวิธีการดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อกฎหมายของภาคคู่สัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ
4. หลักฐานการส่งเอกสารในคดีให้กระทำโดยมีหนังสือรับรองของหน่วยงานกลางของภาคคู่สัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอว่าได้ส่งเอกสารนั้นแล้ว และระบุวิธีการตลอดจนวันที่ที่ส่ง พร้อมกับแนบใบรับลงวันที่และลายมือชื่อจากผู้รับเอกสาร ถ้าหากมี

ข้อ 10

การส่งเอกสารโดยคณะผู้แทนทางทูตหรือกงสุล

ภาคคู่สัญญาแต่ละฝ่ายมีสิทธิส่งเอกสารในคดีให้แก่คนชาติของตนที่อยู่ในอาณาเขตของภาคคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง โดยผ่านทางคณะผู้แทนทางทูตหรือผู้แทนกงสุลของตน โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่เป็นการล่วงละเมิดกฎหมายของภาคคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งและจะใช้มาตรการบังคับอย่างใด ๆ ในการส่งเอกสารดังกล่าวมิได้

บทที่ 3
การสืบพยานหลักฐาน

ข้อ 11

ขอบเขตของการสืบพยานหลักฐาน

1. ในคดีแพ่งหรือพาณิชย์ ศาลของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของภาคีนั้น ต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งโดยทำเป็นหนังสือร้องขอเพื่อให้สืบพยานหลักฐานให้
2. หนังสือร้องขอจะต้องไม่ใช่เพื่อให้สืบพยานหลักฐานซึ่งมีได้มุ่งหมายที่จะใช้ในการพิจารณาคดีของศาล

ข้อ 12

รายละเอียดของหนังสือร้องขอ

หนังสือร้องขอต้องแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องและระบุรายละเอียดดังต่อไปนี้

- (ก) ชื่อและที่อยู่ของศาลซึ่งทำหนังสือร้องขอ
- (ข) ลักษณะของคดีซึ่งต้องการให้สืบพยานหลักฐานให้
- (ค) ชื่อและที่อยู่ของคู่ความในคดีและผู้แทนของคู่ความ ถ้าหากมี
- (ง) ชื่อและที่อยู่ของพยานหรือผู้ที่ประสงค์ให้ติดต่อ
- (จ) เอกสารหรือทรัพย์สินที่จะขอให้ตรวจ
- (ฉ) ข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับพฤติการณ์ที่ทำให้ต้องสืบพยานหลักฐาน คำถามที่จะให้ถามบุคคลที่จะให้เบาะแส และความประสงค์ที่จะให้การสืบพยานหลักฐานนั้นกระทำโดยการสาบานตน หรือโดยการกล่าวคำปฏิญาณ หรือโดยวิธีการเฉพาะอย่างอื่น

ข้อ 13

การแจ้งและสิทธิในการเข้าฟังการสืบพยานหลักฐาน

1. ในการดำเนินการตามหนังสือร้องขอ ให้ศาลหรือหน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอแจ้งตามสมควรถึงกำหนดเวลาและสถานที่ในการสืบพยานหลักฐานแก่บุคคลที่ศาลซึ่งทำหนังสือร้องขอได้กำหนดไว้เพื่อการนี้ และแก่หน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายที่ร้องขอ หากมีการร้องขอให้แจ้งเช่นนั้น

2. ในการสืบพยานหลักฐาน คู่ความในคดีหรือผู้แทนของคู่ความ อาจได้รับอนุญาตให้อยู่ด้วยได้ คู่ความและผู้แทนของคู่ความนั้นต้องปฏิบัติตามกฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอเมื่อเข้าร่วมในกระบวนการพิจารณาดังกล่าว

ข้อ 14

การดำเนินการตามหนังสือร้องขอ

การดำเนินการตามหนังสือร้องขอ จะต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ หรือโดยวิธีการที่ร้องขอเป็นพิเศษ โดยมีเงื่อนไขว่าวิธีการดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อกฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ

ข้อ 15

เอกสิทธิและความคุ้มกันของพยาน

ในการดำเนินการตามหนังสือร้องขอ บุคคลที่เกี่ยวข้องอาจปฏิเสธที่จะเบิกความ หากบุคคลนั้นมีเอกสิทธิและความคุ้มกันหรือหน้าที่ที่จะปฏิเสธการเบิกความ

- (ก) ภายใต้กฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ หรือ
- (ข) ภายใต้กฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายที่ร้องขอ และเอกสิทธิและความคุ้มกัน หรือหน้าที่นั้น ได้ระบุไว้ในหนังสือร้องขอ หรือหน่วยงานกลางที่ร้องขอแจ้งยืนยัน เมื่อหน่วยงานกลางที่รับการร้องขอสอบถามไป

ข้อ 16

การปฏิเสธการดำเนินการ

1. หนังสือร้องขอซึ่งทำตามข้อกำหนดแห่งความตกลงนี้ จะได้รับการดำเนินการ เว้นแต่

- (ก) การดำเนินการตามหนังสือร้องขอนั้นมิได้อยู่ในอำนาจของศาลของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ หรือ
- (ข) การดำเนินการไม่สามารถจะทำได้เพราะบุคคลซึ่งจะเบิกความนั้นไม่อยู่ หรือเพราะไม่สามารถที่จะหาที่อยู่ของบุคคลนั้นได้ หรือเพราะเหตุอื่นในทำนองเดียวกัน หรือ

(ค) ภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอเห็นว่าการดำเนินการตามหนังสือร้องขอจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนหรือจะกระทบกระเทือนต่ออธิปไตยหรือความมั่นคงของภาคีสัญญา

2. การดำเนินการไม้อาจถูกปฏิเสธโดยเหตุเพียงว่า ตามกฎหมายภายในของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอบัญญัติให้ภาคีสัญญานั้นมีอำนาจเหนือคดีเรื่องนั้นหรือว่ากฎหมายภายในของภาคีสัญญานั้นไม่ให้สิทธิที่จะฟ้องคดีในกรณีเช่นนั้น

ข้อ 17

หนังสือรับรองการดำเนินการและการแปล

1. หน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอจะต้องส่งหนังสือรับรองข้อเท็จจริงเป็นภาษาอังกฤษโดยระบุวันที่และวิธีการที่ดำเนินการตามหนังสือร้องขอ พร้อมทั้งพยานหลักฐานใด ๆ ที่ได้รับ ไปให้หน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายที่ร้องขอ

2. หน่วยงานกลางของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอจะต้องจัดให้มีการแปลบันทึกคำเบิกความหรือเอกสารที่ได้รับเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาราชการของภาคีสัญญาฝ่ายที่ร้องขอ หากว่าได้รับคำขอเช่นนั้น

3. คำแปลเช่นนั้นจะต้องได้รับการรับรองโดยชอบ โดยไม่ต้องมีการรับรองเป็นทางการหรือโดยแบบวิธีอื่นที่คล้ายกัน

ข้อ 18

การแลกเปลี่ยนข้อสันเทศทางศาล

ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องส่งส่วนใดส่วนหนึ่งของส่วนวนความและกฎหมายในคดีที่คนชาติของภาคีสัญญาฝ่ายที่ร้องขอมีส่วนเกี่ยวข้องแก่ภาคีสัญญาตามคำขอ ทั้งนี้ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายที่รับการร้องขอ

หมวดที่ 2

ความร่วมมือทางอนุญาโตตุลาการ

ข้อ 19

ขอบเขตของความร่วมมือ

1. ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะส่งเสริมให้อนุญาโตตุลาการเป็นวิถีทางหนึ่ง สำหรับการระงับข้อพิพาททางการพาณิชย์และการเดินเรือทะเล

2 เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามความวรรคหนึ่ง ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องสนับสนุนองค์การอนุญาโตตุลาการในอาณาเขตของภาคีสัญญาแต่ละฝ่าย และจะต้องจัดหาให้แกกันและกันซึ่งข้อสนเทศ รายชื่ออนุญาโตตุลาการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกระบวนการของอนุญาโตตุลาการ หากว่าได้รับคำขอเช่นนั้น

ข้อ 20

การยอมรับและบังคับตามคำชี้ขาด

ภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องยอมรับและบังคับตามคำชี้ขาดซึ่งได้ทำขึ้นในอาณาเขตของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับนับถือและการใช้บังคับคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการต่างประเทศ ฉบับนครนิวยอร์ก ลงวันที่ 10 มิถุนายน 2501

หมวดที่ 3

การตีความ การบังคับตามความตกลง และการเลิกความตกลง

ข้อ 21

การระงับข้อพิพาท

ข้อพิพาทใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการตีความหรือการดำเนินการตามความตกลงนี้จะต้องระงับด้วยการปรึกษาหารือหรือการเจรจาโดยวิถีทางการทูต

ข้อ 22

การให้สัตยาบันและการมีผลบังคับ

ความตกลงนี้จะต้องได้รับสัตยาบัน และให้แลกเปลี่ยนสัตยาบันสารกัน
ณ กรุง เทพ ๒
ความตกลงนี้จะ เริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนสัตยาบันสารกันแล้วสามสิบวัน

ข้อ 23

การสิ้นสุดของความตกลง

1. ความตกลงนี้ให้มีผลใช้บังคับจนกว่าภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดบอกเลิกโดยแจ้ง เป็นลายลักษณ์อักษรไปยังภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งล่วงหน้าหนึ่งปี ถึงความประสงค์ดังกล่าวโดยวิถีทางการทูต

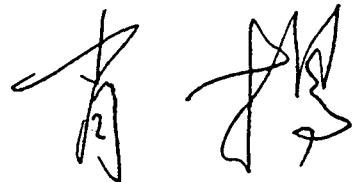
2. การสิ้นสุดของความตกลงนี้ย่อมไม่กระทบกระเทือนต่อกระบวนการพิจารณาใด ๆ ซึ่งได้เริ่มกระทำไว้แล้วก่อนวันสิ้นสุดแห่งความตกลงนี้

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องได้ลงนามความตกลงนี้

ทำคู่กันเป็นสองฉบับ ณ กรุงปักกิ่ง เมื่อวันที่ ๒๖ ธ.ค. เดือนมีนาคม พุทธศักราชสองพันห้าร้อยสามสิบเจ็ด เป็นภาษาไทย ภาษาจีน และภาษาอังกฤษ ตัวบททั้งสามฉบับใช้เป็นหลักฐานได้เท่ากัน ในกรณีที่มีความแตกต่างกัน ให้ถือตัวบทภาษาอังกฤษเป็นสำคัญ

สำหรับราชอาณาจักรไทย

สำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีน

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

泰王国和中华人民共和国

关于民商事司法协助和仲裁合作的协定

泰王国和中华人民共和国(以下简称“缔约双方”)期望加强两国之间历史上友谊的纽带,

认识到在相互尊重两国的主权、平等和互利基础上促进司法和仲裁领域合作的益处,

特议定下列各条:

第一部分 司法协助

第一章 总 则

第一条 司法协助的范围

缔约双方同意在民商事的送达文书和调查取证方面相互合作。

第二条 司法保护

一、缔约一方的国民在缔约另一方境内,享有与缔约另一方国民同等的司法保护,并可在与缔约另一方国民同等的条件下,自由地诉诸法院并出庭。

二、本协定中适用于缔约一方国民的条款,除第三条外,也适用于住所在缔约一方境内并按照其法律成立的法人。

第三条 司法救助和诉讼费用的免除

一、缔约一方的国民在缔约另一方境内,在与缔约另一方国民同等条件下和范围内享受司法救助。

二、缔约一方的国民在缔约另一方境内,可在与缔约另一方国民同等的条件下和范围内减交或免交诉讼费用。

第四条 司法协助的途径

一、除本协定另有规定外,请求和提供司法协助,应当通过双方的中央机关进行。

二、中央机关在泰国方面系指司法部(司法事务办公室),在中华人民共和国方面系指司法部(司法协助局)。

第五条 文 字

一、送达请求书和调查取证请求书应用英文书写。有关附件应附有英文或被请求的缔约一方官方文字的译文,并

连同送达请求书和调查取证请求书原件一并转递给被请求的缔约一方的中央机关。

二、本条第一款中所指的译文应依提出请求的缔约一方的法律和实践予以证明无误，不需要认证或其他类似手续。

第六条 司法协助的费用

缔约双方应相互免费执行送达请求书和调查取证请求书，但鉴定费用以及按照第十七条第二款请求提供译文的翻译费用除外。

第二章 送达司法文书

第七条 请求的提出

一、发出文书的缔约一方的中央机关向缔约另一方的中央机关递送送达请求书，不需要认证或其他类似手续。

二、送达请求书应附有请求送达的文书或其副本。

三、送达请求书和请求送达的文书均应一式二份。

第八条 送达请求书的内容

送达请求书应附有关文书并载明如下事项：

- (一)提出送达请求书的法院的名称和地址；
- (二)需要进行该项送达的诉讼的性质；
- (三)诉讼当事人和他们可能有的代理人的姓名和地址；
- (四)受送达人的姓名和地址；
- (五)有必要指明的其他事项，如有关送达文书的性质，对送达的要求或者使用的特殊形式。

第九条 请求的执行

一、按照本协定的规定适当提出的送达请求书应当予以执行，但下列情况除外：

- (一)由于受送达人不在其住所或居所地或无法找到此人或类似原因不能执行；
- (二)被请求的缔约一方认为送达请求书的执行有悖其公共秩序或损害其主权或安全。

二、如果请求未予执行，被请求的缔约一方的中央机关应尽快将不予执行的原因通知提出请求的缔约一方的中央机关。

三、送达司法文书的请求书应当按照被请求的缔约一方法律规定的方式或提出请求的缔约一方特殊要求的方式迅速予以执行,但以该种特殊要求的方式不违背被请求的缔约一方的法律为限。

四、证明司法文书的送达,应提供表明文书已经送达并注明送达方式和日期的被请求的缔约一方中央机关出具的证明以及可能有的经收件人签名并注明日期的回执正本。

第十条 外交或领事代表机构送达文书

缔约一方有权通过本国派驻在缔约另一方的外交或领事代表机构向居住在缔约另一方领域内的本国国民送达司法文书,但不得违反缔约另一方的法律,也不得使用任何强制措施。

第三章 调查取证

第十一条 调查取证的范围

一、缔约一方的法院可以根据本国的法律规定以请求书的方式请求缔约另一方主管机关就民事或商事案件调查取证。

二、调查取证请求书不得用以调取不用于司法程序的证据。

第十二条 调查取证请求书的内容

调查取证请求书应附有关文书并载明下列事项：

- (一)提出调查取证请求书的法院的名称和地址；
- (二)需要进行该项调查取证的诉讼的性质；
- (三)诉讼当事人和他们可能有的代理人的姓名和地址；

(四)证人或受送达人的姓名和地址；

(五)需予以验查的文书或财产；

(六)有必要指明的其他事项；如与调查取证有关的事实情况，需向被调查人询问的问题，需以宣誓、确认或者其他特殊方式提供证据的要求。

第十三条 通知及出席权利

一、在执行调查取证请求书时，被请求的缔约一方的法院或中央机关应根据请求将即将进行的调查取证的时间和地点适当地通知提出请求的法院为此目的指定的任何人以及提出请求的缔约一方的中央机关。

二、调查取证时,可允许提出请求的缔约一方的诉讼当事人或其代理人出席。当事人及其代理人在参加上述活动时,应遵守被请求的缔约一方的法律。

第十四条 调查取证请求书的执行

调查取证请求书应按照被请求的缔约一方法律规定的方式或提出请求的缔约一方特殊要求的方式迅速予以执行,但以该特殊要求的方式不违背被请求的缔约一方的法律为限。

第十五条 证人的特权与豁免

在执行调查取证请求书时,根据以下法律享有特权、豁免或有义务拒绝作证的有关人员可拒绝作证:

- (一)被请求的缔约一方法律,或
- (二)提出请求的缔约一方法律,且该特权、豁免或义务已经在调查取证请求书中表明,或应被请求的缔约一方的中央机关的要求已经由提出请求的缔约一方的中央机关向其确认。

第十六条 请求的拒绝

按照本协定的规定提出的调查取证请求书应当予以执行,但下列情况除外:

(一)调查取证请求书的执行不符合被请求的缔约一方的司法权限。

(二)要对其调查取证的人不在其住所或居所地或无法找到此人或类似原因不能执行。

(三)被请求的缔约一方认为请求书的执行有悖其公共秩序或损害其主权或安全。

二、被请求的缔约一方不得仅因为其国内法对该项诉讼标的规定了专属管辖权,或其国内法不允许对该项诉讼标的有起诉权而拒绝执行。

第十七条 执行和译文的证明

一、被请求的缔约一方的中央机关应向提出请求的缔约一方的中央机关转递注明执行调查取证请求书的日期和方式的英文证明书,同时附上所取得的证据材料。

二、被请求的缔约一方的中央机关应根据请求将所取得的证词记录或文件译成英文或提出请求的缔约一方的官方文字。

三、该译文必须经过适当证明,不需要认证或其他类似手续。

第十八条 交换法律情报

缔约双方应根据请求并按照被请求的缔约一方的法律,相互提供涉及提出请求的缔约一方国民有关案件的司法记录和立法的摘要。

第二部分 仲裁合作

第十九条 合作的范围

一、缔约双方同意将仲裁作为解决商事和海事争端的一种方式加以促进。

二、为实现第一款的目的,缔约双方应当鼓励各自领域的仲裁机构,应缔约另一方的请求提供资料、仲裁员名单和为进行仲裁程序的方便及便利。

第二十条 仲裁裁决的承认与执行

缔约一方应根据一九五八年六月十日在纽约缔结的承认与执行外国仲裁裁决公约承认与执行在缔约另一方领土上作出的仲裁裁决。

第三部分 解释、生效和废止

第二十一条 争议的解决

因解释和实施本协定引起的任何争议应当通过外交途径协商或谈判解决。

第二十二条 批准和生效

本协定须经批准,批准书在曼谷互换。

本协定在交换批准书之日后第三十天开始生效。

第二十三条 终止

一、本协定自缔约任何一方通过外交途径向缔约另一方书面提出希望终止的通知之日起一年后失效。

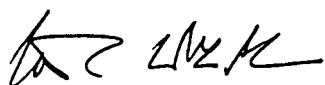
二、本协定的终止不损害在终止之日前开始的任何司法程序。

下列签名者经正式授权签署本协定,以昭信守。

本协定于一九九四年 三 月 十六 日在北京签署，一式两份，每份都用泰文、中文和英文写成，三种文本同等作准，如有分歧，以英文文本为准。

泰王国代表

中华人民共和国代表



AGREEMENT¹ ON JUDICIAL ASSISTANCE IN CIVIL AND COMMERCIAL MATTERS AND CO-OPERATION IN ARBITRATION BETWEEN THE KINGDOM OF THAILAND AND THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

The Kingdom of Thailand and the People's Republic of China (hereinafter referred to as "the two Contracting Parties"),

Desiring to strengthen the historical bonds of friendship between the two countries,

Realizing the advantage of promoting the co-operation in judicial and arbitration fields on the basis of mutual respect for sovereignty, equality and mutual benefit of the two countries,

Have agreed as follows:

Title I

Judicial Assistance

Chapter I

General Provisions

Article 1

Scope of Judicial Assistance

The two Contracting Parties agree to co-operate with each other in serving judicial documents and obtaining evidence in civil and commercial matters.

Article 2

Judicial Protection

1. Nationals of either Contracting Party shall enjoy the same judicial protection that the other Contracting Party grants to its nationals, and shall have

¹ Came into force on 6 July 1997 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bangkok, in accordance with article 22.

free access in the territory of the other Contracting Party to the courts and may appear before them under the same conditions as nationals of the other Contracting Party.

2. The provisions of this Agreement referring to nationals of each Contracting Party, except Article 3, shall also apply to juristic persons constituted under the law of each Contracting Party and domiciled in its territory.

Article 3

Legal Aid and the Exemption of the Costs of Proceedings

1. Nationals of either Contracting Party shall enjoy in the territory of the other Contracting Party legal aid under the same conditions and within the same scope as provided for nationals of the other Contracting Party.

2. Nationals of either Contracting Party may enjoy in the territory of the other Contracting Party reduction or exemption of the costs of proceedings under the same conditions and within the same scope as provided for nationals of the other Contracting Party.

Article 4

Channels of Judicial Assistance

1. The judicial assistance shall be requested and rendered through the Central Authorities of the two Contracting Parties unless provided otherwise in this Agreement.

2. The Central Authority for the Kingdom of Thailand is the Ministry of Justice (Office of the Judicial Affairs) and the Central Authority for the People's Republic of China is the Ministry of Justice (Bureau of International Judicial Assistance).

Article 5

Language

1. The request and the Letter of Request shall be written in English. A translation into English or the official language of the requested Party of the accompanying documents must also be transmitted, together with the request or the Letter of Request to the Central Authority of the requested Party.

2. Such translation must be duly certified in accordance with the law and practice of the requesting Party. No legalization or other like formality is required.

Article 6

Fees and Expenses of Judicial Assistance

The execution of the request and the Letter of Request shall be free of charge except for the expert fees and expenses for the translation done in accordance with paragraph 2 of Article 17, if such translation is requested.

Chapter II

Service of Judicial Documents

Article 7

Making of Request

1. The Central Authority of the Contracting Party from which the documents originate shall forward the request to the Central Authority of the other Contracting Party without any requirement of legalization or other like formality.

2. The documents to be served or a copy thereof shall be attached to the request.

3. The request and the documents shall both be furnished in duplicate.

Article 8

Particulars of Request

The request shall be accompanied by related documents and shall specify the following particulars :

- (a) The title and address of the Court making the request;
- (b) The nature of the proceedings in which the service is required;
- (c) The names and addresses of the parties to the proceedings and their representatives, if any;
- (d) The name and address of the addressee;
- (e) Such information as may be necessary concerning the nature of the documents to be served and any requirement or specific form to be used.

Article 9

Execution of Request

1. The request duly made in accordance with the provisions of this Agreement shall be executed unless:

- (a) The execution is impossible on account of absence of the person upon whom service is requested or on account of inability to locate such person or for any similar reason;

(b) The requested Party considers the execution of the request would be contrary to its public policy or prejudicial to its sovereignty or security.

2. If the request is not executed, the Central Authority of the requested Party shall as soon as possible inform the Central Authority of the requesting Party of the reason for failure to execute it.

3. The execution of the request for service of judicial documents shall be effected expeditiously in the manner prescribed by the law of the requested Party or in the manner specifically requested, provided that such manner is not incompatible with the law of the requested Party.

4. Proof of service of judicial documents shall be given by a certificate of the Central Authority of the requested Party stating that the documents have been served and specifying the manner and date of service together with a dated and signed receipt from the addressee, if any.

Article 10

Service of Documents by Diplomatic or Consular Agencies

Each Contracting Party shall have the right to serve judicial documents on its own nationals resident in the territory of the other Contracting Party through its diplomatic or consular agencies provided that the law of the other Contracting Party will not be violated and no compulsory measures of any kind will be taken.

Chapter III Taking of Evidence

Article 11

Scope of Taking of Evidence

1. In civil or commercial matters, a Court of either Contracting Party may, in accordance with the provisions of the law of that Party, request the competent authority of the other Contracting Party, by means of a Letter of Request to obtain evidence.

2. The Letter of Request shall not be used to obtain evidence which is not intended for use in judicial proceedings.

Article 12

Particulars of Letter of Request

The Letter of Request shall be accompanied by related documents and shall specify the following particulars :

- (a) The title and address of the Court making the Letter of Request;
- (b) The nature of the proceedings in which the evidence is required;
- (c) The names and addresses of the parties to the proceedings and their representatives, if any;
- (d) The names and addresses of witnesses or addressees;
- (e) The documents or properties to be inspected;
- (f) Such information as may be necessary concerning the circumstances as to which evidence is to be taken, the questions to

be put to the persons to be examined, and any requirement that the evidence is to be given on oath or affirmation or in any other specific manner.

Article 13

Notice and Right to be Present

1. In the execution of the Letter of Request, the Court or the Central Authority of the requested Party, shall, if so requested, give reasonable notice of the time and place of its intended taking of evidence to any person designated to this end by the Court issuing the request and to the Central Authority of the requesting Party.

2. In the taking of evidence, the parties to the proceedings or their representatives may be allowed to be present. Those parties and their representatives shall comply with the law of the requested Party when participating in the activities herein referred to.

Article 14

Execution of Letter of Request

The execution of the Letter of Request shall be effected expeditiously in the manner prescribed by the law of the requested Party or in the manner specifically requested provided that such manner is not incompatible with the law of the requested Party.

Article 15

Privileges and Immunities of Witnesses

In the execution of the Letter of Request, the person concerned may refuse to give evidence in so far

as he has privileges and immunities or duties to refuse to give evidence:

- (a) Under the law of the requested Party; or
- (b) Under the law of the requesting Party, and the privileges and immunities or duties have been specified in the Letter of Request, or, at the instance of the requested Central Authority, have been otherwise confirmed to that Authority by the requesting Central Authority.

Article 16

Refusal to Execute

1. The Letter of Request made in accordance with the provisions of this Agreement shall be executed unless:

- (a) The execution of the Letter of Request does not fall within the competence of the judiciary of the requested Party; or
- (b) The execution is impossible on account of absence of the person whose testimony is to be taken, or on account of inability to locate such person or for any similar reason; or
- (c) The requested Party considers the execution of the Letter of Request would be contrary to its public policy or prejudicial to its sovereignty or security.

2. The execution may not be refused, solely on the ground that under its internal law the requested Party claims exclusive jurisdiction over the subject-matter of the action or that its internal law does not admit a right of action on it.

Article 17

Certificate of Execution and Translation

1. The Central Authority of the requested Party shall transmit a certificate in English of the fact specifying the date and manner of the execution of the Letter of Request, together with any evidence obtained, to the Central Authority of the requesting Party.

2. The Central Authority of the requested Party shall, upon request, cause such record of testimony taken or documents obtained to be translated into English or the official language of the requesting Party.

3. Such translation must be duly certified. No legalization or other like formality is required.

Article 18

Exchange of Judicial Information

The two Contracting Parties shall transmit to each other on request, in accordance with the law of the requested Party, extracts from judicial records and legislation concerning the cases in which the nationals of the requesting Party are involved.

Title II

Co-operation in Arbitration

Article 19

Scope of Co-operation

1. The two Contracting Parties agree to promote arbitration as a means for the settlement of commercial and maritime disputes.

2. For the purpose of the first paragraph, the two Contracting Parties shall encourage the arbitration organizations in their respective territories to provide each other, on request, with information, list of arbitrators, facilities and convenience for arbitration proceedings.

Article 20

Recognition and Enforcement of Awards

Each Contracting Party shall, in accordance with the Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards concluded in New York on 10 June 1958, recognize and enforce the arbitral awards made in the territory of the other Contracting Party.

Title III

Interpretation, Enforcement and Revocation

Article 21

Settlement of Disputes

Any dispute arising out of the interpretation and execution of this Agreement shall be settled by consultation or negotiation through diplomatic channels.

Article 22

Ratification and Entry into Force

This Agreement is subject to ratification and the instruments of ratification shall be exchanged in BANGKOK

This Agreement shall enter into force 30 days after the exchange of the instruments of ratification.

Article 23

Termination

1. This Agreement shall remain in force until terminated by either Contracting Party giving one year prior written notice of its intention to the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. The termination of this Agreement shall not prejudice any proceedings commenced prior to the date of such termination.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized have signed this Agreement.

Done in duplicate at Beijing on the SIXTEENTH day of March, One Thousand Nine Hundred and Ninety Four in the Thai, Chinese and English languages, all the three texts being equally authentic. In case of divergence, the English text shall prevail.

For the Kingdom
of Thailand:

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, followed by a superscripted number 1.

For the People's Republic
of China:

Two handwritten signatures in black ink. The first is a stylized vertical stroke with a hook, followed by a superscripted number 2. The second is a more complex signature with multiple strokes and a hook, followed by a superscripted number 2.

¹ Sawai Patano.

² Xiao Yang.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD D'ENTRAIDE JUDICIAIRE¹ EN MATIÈRE CIVILE ET COMMERCIALE ET DE COOPÉRATION EN MATIÈRE D'ARBITRAGE ENTRE LE ROYAUME DE THAÏLANDE ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

Le Royaume de Thaïlande et la République populaire de Chine (ci-après dénommés « les deux Parties contractantes »),

Désireux de renforcer les liens historiques d'amitié entre les deux pays,

Conscient qu'il importe de renforcer la coopération en matière judiciaire et d'arbitrage, sur la base du respect de la souveraineté, de l'égalité et de l'avantage réciproque des deux pays,

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE PREMIER

ENTRAIDE JUDICIAIRE

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

CHAMP D'APPLICATION

Les deux Parties contractantes conviennent de coopérer entre elles en ce qui concerne la signification de documents judiciaires et l'exécution d'actes d'instruction en matière civile et commerciale.

Article 2

PROTECTION JUDICIAIRE

1. Les nationaux d'une Partie contractante bénéficient de la même protection juridictionnelle que celle qu'accorde l'autre Partie contractante à ses nationaux et, sur le territoire de cette autre Partie contractante, ont libre accès aux tribunaux, devant lesquels ils peuvent comparaître dans les mêmes conditions que les nationaux de celle-ci.

2. A l'exception de l'article 3, les dispositions du présent Accord se rapportant aux nationaux d'une Partie contractante s'appliquent également aux personnes morales constituées en vertu de la législation de cette Partie contractante et domiciliées sur son territoire.

¹ Entré en vigueur le 6 juillet 1997 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Bangkok, conformément à l'article 22.

*Article 3*ASSISTANCE JUDICIAIRE ET EXEMPTION
DES FRAIS D'INSTANCE

1. Les nationaux d'une Partie contractante bénéficient sur le territoire de l'autre Partie contractante d'une assistance judiciaire de même portée et accordée dans les mêmes conditions que l'assistance judiciaire qu'accorde l'autre Partie contractante à ses nationaux.

2. Les nationaux d'une Partie contractante peuvent bénéficier sur le territoire de l'autre Partie contractante de réductions ou exemptions des frais d'instance de même portée et accordées dans les mêmes conditions que les réductions ou exemptions qu'accorde l'autre Partie contractante à ses nationaux.

Article 4

VOIES DE L'ASSISTANCE JUDICIAIRE

1. L'assistance judiciaire est requise et accordée par l'intermédiaire d'une Autorité centrale désignée par chaque Partie contractante sauf s'il en est disposé autrement dans le présent Accord.

2. Pour le Royaume de Thaïlande, l'Autorité centrale est le Ministère de la justice (Bureau des affaires judiciaires) et, pour la République populaire de Chine, l'Autorité centrale est le Ministère de la justice (Bureau de l'assistance judiciaire internationale).

Article 5

LANGUES

1. La demande et la commission rogatoire adressées à l'Autorité centrale de la Partie requise sont rédigées en langue anglaise. Les pièces jointes doivent être traduites en langue anglaise ou dans la langue officielle de la Partie requise.

2. Les traductions visées ci-dessus doivent être dûment certifiées conformément à la législation et à la pratique de la Partie requérante. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est exigée.

*Article 6*REDEVANCES ET FRAIS OCCASIONNÉS
PAR L'ENTRAIDE JUDICIAIRE

La demande et la commission rogatoire sont exécutées sans frais à l'exception des honoraires d'experts et des frais afférents aux traductions visées au paragraphe 2 de l'article 17, si ces traductions sont demandées.

Chapitre II

SIGNIFICATION D'ACTES JUDICIAIRES

Article 7

PRÉSENTATION DE LA DEMANDE

1. L'Autorité centrale de la Partie contractante dont émane les documents adresse la demande à l'Autorité centrale de l'autre Partie contractante. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est exigée.

2. La demande est accompagnée des actes devant être signifiés ou d'une copie de ces actes.

3. La demande et les actes qui l'accompagnent sont produits en double exemplaire.

Article 8

CONTENU DE LA DEMANDE

La demande est accompagnée des actes pertinents et contient les indications suivantes :

- a) La dénomination et l'adresse du tribunal dont émane la demande;
- b) La nature et l'objet de l'instance;
- c) L'identité et l'adresse des parties et, le cas échéant, celles de leurs représentants;
- d) L'identité et l'adresse de la personne faisant l'objet de la demande;
- e) Tous renseignements utiles concernant la nature des actes à signifier et les conditions ou la forme précise de la signification.

Article 9

EXÉCUTION DE LA DEMANDE

1. Il est donnée suite à une demande dûment présentée conformément aux dispositions du présent Accord sauf si :

- a) L'exécution est impossible du fait de l'absence de la personne visée ou parce qu'il n'est pas possible de la localiser ou pour toute raison analogue;
- b) La Partie requise juge que l'exécution de la demande est de nature à porter atteinte à son ordre public, à sa souveraineté ou à sa sécurité.

2. L'Autorité centrale de la Partie requise informe dès que possible l'Autorité centrale de la Partie requérante des raisons pour lesquelles il n'a pas été possible de donner suite à la demande.

3. Il est donné suite à une demande de signification d'actes judiciaires dans les meilleurs délais, conformément à la procédure prévue par la législation de la Partie requise ou aux modalités expressément demandées, à la condition que celles-ci ne soient pas incompatibles avec la législation de la Partie requise.

4. La signification des actes judiciaires est attestée par un certificat délivré par l'Autorité centrale de la Partie requise dans lequel celle-ci déclare que les actes ont bien été signifiés et précise la manière dont ils l'ont été et la date de la signification; le certificat est accompagné, le cas échéant, d'un reçu daté et signé de la personne visée dans la demande.

Article 10

SIGNIFICATION D'ACTES PAR LA VOIE DIPLOMATIQUE OU CONSULAIRE

Chaque Partie contractante est autorisée à signifier des actes judiciaires à ses nationaux qui résident sur le territoire de l'autre Partie contractante par l'intermédiaire de ses agents diplomatiques ou consulaires à condition que la législation de cette autre Partie contractante soit respectée et que la signification ne donne lieu à aucune mesure de contrainte.

Chapitre III

OBTENTION DES PREUVES

Article 11

CHAMP D'APPLICATION

1. Une juridiction civile ou commerciale d'une Partie contractante peut, conformément à la législation de cette Partie, demander par commission rogatoire à l'Autorité compétente de l'autre Partie contractante l'exécution d'un acte d'instruction.

2. Un acte d'instruction ne peut être demandé pour permettre aux Parties d'obtenir des moyens de preuve qui ne seraient pas destinés à être utilisés dans une procédure.

Article 12

CONTENU DE LA COMMISSION ROGATOIRE

La commission rogatoire est accompagnée des documents pertinents et contient les indications suivantes :

- a) La dénomination et l'adresse du tribunal dont émane la commission rogatoire;
- b) La nature et l'objet de l'instance;
- c) L'identité et l'adresse des parties et, le cas échéant, celles de leurs représentants;
- d) Les nom et adresse des témoins ou des personnes visées par l'acte d'instruction;
- e) Les documents à examiner et les biens à inspecter;
- f) Tous autres renseignements utiles touchant les conditions dans lesquelles les mesures d'instruction doivent être exécutées, les questions à poser aux personnes à

entendre et la demande de recevoir la déposition sous serment ou avec affirmation et, le cas échéant, l'indication de la formule à utiliser.

Article 13

NOTIFICATION ET DROIT D'ÊTRE PRÉSENT

1. Dans l'exécution de la commission rogatoire, le tribunal ou l'Autorité centrale de la Partie requise, si la demande lui en est faite, fait connaître raisonnablement à l'avance l'heure et le lieu où il sera procédé à la mesure sollicitée à toute personne désignée à cet effet par tribunal dont émane la commission rogatoire et à l'Autorité centrale de la Partie requérante.

2. Les parties ou leurs représentants peuvent être autorisés à assister à l'exécution de la mesure sollicitée, auquel cas ils doivent se conformer à la législation de la Partie requise.

Article 14

EXÉCUTION D'UNE COMMISSION ROGATOIRE

La commission rogatoire est effectuée avec diligence suivant les modalités prévues par la législation de la Partie requise ou toutes autres modalités demandées à condition que celles-ci ne soient pas incompatibles avec la législation de la Partie requise.

Article 15

PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DES TÉMOINS

La commission rogatoire n'est pas exécutée pour autant que la personne qu'elle vise invoque une dispense, une immunité ou une interdiction de déposer, établies :

- a) Soit par la loi de la Partie requise;
- b) Soit par la loi de la Partie requérante, et spécifiées dans la commission rogatoire ou, le cas échéant, attestées par l'Autorité centrale requérante aux fins de l'Autorité centrale requise et à la demande de celle-ci.

Article 16

REFUS D'EXÉCUTION

1. L'exécution de la commission rogatoire présentée conformément aux dispositions du présent Accord ne peut être refusée que dans la mesure où :

- a) L'exécution, dans la Partie requise, ne rentre pas dans les attributions du pouvoir judiciaire; ou
- b) L'exécution est impossible en raison de l'absence de la personne qui doit être entendue ou parce qu'on ne peut la localiser ou pour toute raison analogue; ou
- c) La Partie requise la juge de nature à porter atteinte à son ordre public, à sa souveraineté ou à sa sécurité.

2. L'exécution ne peut être refusée pour le seul motif que la loi de la Partie requise revendique une compétence judiciaire exclusive dans l'affaire en cause ou ne connaît pas de voies de droit répondant à l'objet de la demande.

Article 17

CERTIFICAT D'EXÉCUTION ET TRADUCTION

1. L'Autorité centrale de la Partie requise transmet à l'Autorité centrale de la Partie requérante un certificat, rédigé en langue anglaise, constatant l'exécution de la demande et indiquant la date et la forme suivant laquelle l'acte d'instruction a été accompli, accompagné de toutes preuves obtenues.

2. Si la demande lui en est faite, l'Autorité centrale de la Partie requise fera traduire la déposition recueillie ou les documents obtenus en langue anglaise ou dans la langue de la Partie requérante.

3. Les traductions sont dûment certifiées. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est exigée.

Article 18

ECHANGE D'INFORMATIONS JUDICIAIRES

Les deux Parties contractantes se transmettent l'une à l'autre, sur demande et conformément à la loi de la Partie requise, des extraits de documents judiciaires et de textes juridiques touchant les affaires dans lesquelles des nationaux de la Partie requérante sont impliqués.

TITRE II

COOPÉRATION EN MATIÈRE D'ARBITRAGE

Article 19

CHAMP D'APPLICATION

1. Les deux Parties contractantes s'engagent à promouvoir l'arbitrage pour régler les différends commerciaux et maritimes.

2. Aux fins du paragraphe précédent, les deux Parties contractantes encouragent les organismes d'arbitrage situés sur leurs territoires respectifs à s'adresser l'un à l'autre, sur demande, les informations requises par la procédure d'arbitrage, notamment la liste des arbitres, les installations et autres dispositions pratiques.

Article 20

RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES SENTENCES

Conformément aux dispositions de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, conclue à New York le 10 juin 1958 chaque Partie contractante reconnaît et applique les sentences arbitrales rendues sur le territoire de l'autre Partie contractante.

TITRE III

INTERPRÉTATION, APPLICATION ET RÉVOCATION

Article 21

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Tout différend né de l'interprétation ou de l'application du présent Accord sera réglé au moyen de consultations ou de négociations par la voie diplomatique.

Article 22

RATIFICATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord est sujet à ratification; les instruments de ratification seront échangés à Bangkok.

Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours après l'échange des instruments de ratification.

Article 23

DÉNONCIATION

1. Le présent Accord demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé par l'une ou l'autre des Parties contractantes moyennant un préavis écrit d'une année par lequel une Partie fait connaître à l'autre son intention, par la voie diplomatique.

2. La dénonciation ne porte pas atteinte aux instances entamées avant l'expiration de l'Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Beijing, le 16 mars 1994, dans les langues thaïlandaise, chinoise et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation entre les textes, le texte anglais prévaudra.

Pour le Royaume
de Thaïlande :
SAWAI PATANO

Pour la République populaire
de Chine :
XIAO YANG

No. 34062

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
BURUNDI**

Development Credit Agreement—*Second Health and Population Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 12 June 1995

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
BURUNDI**

Accord de crédit de développement — *Deuxième Projet de santé et de population* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 12 juin 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 9 February 1996, upon notification by the Association to the Government of Burundi.

¹ Entré en vigueur le 9 février 1996, dès notification par l'Association au Gouvernement burundais.

No. 34063

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
TURKEY**

Guarantee Agreement—*Antalya Water Supply and Sanitation Project* (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 5 July 1995

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
TURQUIE**

Accord de garantie — *Projet d’approvisionnement en eau et d’assainissement d’Antalya* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 5 juillet 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

GUARANTEE AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE GARANTIE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 22 December 1995, upon notification by the Bank to the Government of Turkey.

¹ Entré en vigueur le 22 décembre 1995, dès notification par la Banque au Gouvernement turc.

No. 34064

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
DOMINICAN REPUBLIC**

Loan Agreement—*Irrigated Land and Watershed Management Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 November 1995

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE**

Accord de prêt — *Projet de gestion des terres irriguées et des bassins versants* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Wasbington le 14 novembre 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 29 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of the Dominican Republic.

¹ Entré en vigueur le 29 avril 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement de la République dominicaine.

No. 34065

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
NIGER**

Development Credit Agreement—*Health Sector Development Program* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 13 September 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
NIGER**

Accord de crédit de développement — *Programme de développement du secteur de santé* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement eu date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 13 septembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 29 July 1997, upon notification by the Association to the Government of Niger.

¹ Entré en vigueur le 29 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement nigérien.

No. 34066

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
PERU**

Loan Agreement—*Irrigation Subsector Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 7 November 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
PÉROU**

Accord de prêt—*Projet relatif au sous-secteur de l'irrigation* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 7 novembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 26 June 1997, upon notification by the Bank to the Government of Peru.

¹ Entré en vigueur le 26 juin 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement péruvien.

No. 34067

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
HAITI**

**Development Credit Agreement—*Forest and Parks Protection
Technical Assistance Project* (with schedules and General
Conditions Applicable to Development Credit Agree-
ments dated 1 January 1985). Signed at Washington on
17 December 1996**

Authentic text: English.

*Registered by the International Development Association on 29 September
1997.*

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
HAÏTI**

**Accord de crédit de développement — *Projet d'assistance
technique pour la protection des forêts et des parcs* (avec
annexes et Conditions générales applicables aux accords
de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985).
Signé à Washington le 17 décembre 1996**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 sep-
tembre 1997.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 29 August 1997, upon notification by the Association to the Government of Haiti.

¹ Entré en vigueur le 29 août 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement haïtien.

No. 34068

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
MALI**

Interim Fund Development Credit Agreement—*Urban Development and Decentralization Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 19 December 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
MALI**

**Accord de crédit de développement du fonds intérimaire
— *Projet de développement urbain et de décentralisation*
(avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 19 décembre 1996**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 19 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Mali.

¹ Entré en vigueur le 19 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement malien.

No. 34069

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
PHILIPPINES**

Loan Agreement—*Third Elementary Education Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 20 December 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
PHILIPPINES**

Accord de prêt — *Troisième projet d'enseignement élémentaire* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 20 décembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 2 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of the Philippines.

¹ Entré en vigueur le 2 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement philippin.

No. 34070

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
BANGLADESH**

Development Credit Agreement—*Fourth Dhaka Water Supply Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 8 January 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
BANGLADESH**

Accord de crédit de développement — *Quatrième projet relatif à l'approvisionnement en eau à Dhaka* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 8 janvier 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 7 July 1997, upon notification by the Association to the Government of Bangladesh.

¹ Entré en vigueur le 7 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement bangladais.

No. 34071

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
NEPAL**

Development Credit Agreement—*Rural Water Supply and Sanitation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 23 January 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
NÉPAL**

Accord de crédit de développement — *Projet d'approvisionnement en eau et d'assainissement des zones rurales* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 23 janvier 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 17 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Nepal.

Vol. 1991, I-34071

¹ Entré en vigueur le 17 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement népalais.

No. 34072

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
MADAGASCAR**

Interim Fund Development Credit Agreement—*Second Environment Program Support Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
MADAGASCAR**

Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Deuxième projet de soutien au programme de l'environnement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 18 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Madagascar.

Vol. 1991, I-34072

¹ Entré en vigueur le 18 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement malgache.

No. 34073

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
MADAGASCAR**

Development Credit Agreement—*Structural Adjustment Credit* (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 1 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
MADAGASCAR**

Accord de crédit de développement — *Crédit à l'ajustement structurel* (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 1^{er} mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 20 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Madagascar.

¹ Entré en vigueur le 20 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement malgache.

No. 34074

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
URUGUAY**

Guarantee Agreement—*Power Transmission and Distribution Project* (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Barcelona on 18 March 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
URUGUAY**

Accord de garantie — *Projet de transport et de distribution de l'électricité* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Barcelone le 18 mars 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

GUARANTEE AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE GARANTIE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 11 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of Uruguay.

¹ Entré en vigueur le 11 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement uruguayen.

No. 34075

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
GEORGIA**

Development Credit Agreement—*Agricultural Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
GÉORGIE**

Accord de crédit de développement — *Projet de développement agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 14 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 21 August 1997, upon notification by the Association to the Government of Georgia.

¹ Entré en vigueur le 21 août 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement géorgien.

No. 34076

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ARGENTINA**

Loan Agreement—*National Pension Administration Technical Assistance Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Buenos Aires on 17 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ARGENTINE**

Accord de prêt — *Projet d'assistance technique à l'administration nationale des pensions* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Buenos Aires le 17 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 23 June 1997, upon notification by the Bank to the Government of Argentina.

¹ Entré en vigueur le 23 juin 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement argentin.

No. 34077

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ARGENTINA**

**Loan Agreement—*Native Forests and Protected Areas Project*
(with schedules and General Conditions Applicable to
Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985).
Signed at Buenos Aires on 17 April 1997**

Authentic text: English.

*Registered by the International Bank for Reconstruction and Development
on 29 September 1997.*

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ARGENTINE**

**Accord de prêt — *Projet de forêts indigènes et de régions pro-
tégées* (avec annexes et Conditions générales applicables
aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier
1985). Signé à Buenos Aires le 17 avril 1997**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le déve-
loppement le 29 septembre 1997.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 8 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of Argentina.

¹ Entré en vigueur le 8 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement argentin.

No. 34078

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ALGERIA**

Loan Agreement—*Rural Employment Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 17 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ALGÉRIE**

Accord de prêt — *Projet relatif à l'emploi rural* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 17 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 30 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of Algeria.

¹ Entré en vigueur le 30 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement algérien.

No. 34079

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
SRI LANKA**

Development Credit Agreement—*Energy Services Delivery Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 22 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
SRI LANKA**

Accord de crédit de développement — *Projet d'approvisionnement en énergie* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 22 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 22 July 1997, upon notification by the Association to the Government of Sri Lanka.

¹ Entré en vigueur le 22 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement sri-lankais.

No. 34080

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
SRI LANKA**

Interim Fund Development Credit Agreement—*Environmental Action I Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 22 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
SRI LANKA**

**Accord de crédit de développement du fonds intérimaire
— *Projet de l'environnement – action I* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 22 avril 1997**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 22 July 1997, upon notification by the Association to the Government of Sri Lanka.

¹ Entré en vigueur le 22 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement sri-lankais.

No. 34081

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
ERITREA**

Development Credit Agreement—*Road Sector Engineering Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 24 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
ÉRYTHRÉE**

Accord de crédit de développement — *Projet d'aménagement dans le secteur routier* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 24 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 23 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Eritrea.

¹ Entré en vigueur le 23 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement érythréen.

No. 34082

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL**

Guarantee Agreement—*Bahia Municipal Infrastructure Development and Management Project—PRODUR* (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 28 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL**

Accord de garantie — *Projet de développement et de gestion de l'infrastructure municipale de Bahia – PRODUR* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 28 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

GUARANTEE AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE GARANTIE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 19 June 1997, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

¹ Entré en vigueur le 19 juin 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.

No. 34083

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL**

Guarantee Agreement—*Rio Grande do Sul State Reform Project* (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 10 June 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL**

Accord de garantie — *Projet de réforme de l'État de Rio Grande do Sul* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 10 juin 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

GUARANTEE AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE GARANTIE

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 30 June 1997, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

¹ Entré en vigueur le 30 juin 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.

No. 34084

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
TAJIKISTAN**

Development Credit Agreement—*Pilot Poverty Alleviation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 28 April 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
TADJIKISTAN**

Accord de crédit de développement — *Projet pilote pour l'allègement de la pauvreté* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 28 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 18 July 1997, upon notification by the Association to the Government of Tajikistan.

¹ Entré en vigueur le 18 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement tadjik.

No. 34085

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
MOROCCO**

**Guarantee Agreement—*Railway Restructuring Project* (with
General Conditions Applicable to Loan and Guarantee
Agreements for Single Currency Loans dated 30 May
1995). Signed at Washington on 30 April 1997**

Authentic text: English.

*Registered by the International Bank for Reconstruction and Development
on 29 September 1997.*

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
MAROC**

**Accord de garantie — *Projet de restructuration du réseau fer-
roviaire* (avec Conditions générales applicables aux
accords de prêt et de garantie pour les prêts de circula-
tion particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Wash-
ington le 30 avril 1997**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le déve-
loppement le 29 septembre 1997.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

GUARANTEE AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE GARANTIE

—————

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

—————

—————

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

—————

¹ Came into force on 22 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of Morocco.

¹ Entré en vigueur le 22 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement marocain.

No. 34086

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
LATVIA**

Loan Agreement—*Highway Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 2 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
LETTONIE**

Accord de prêt — *Projet routier* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 2 mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 10 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of Latvia.

¹ Entré en vigueur le 10 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement letton.

No. 34087

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
MEXICO**

Guarantee Agreement—*Contractual Savings Development Program—Structural Adjustment Loan* (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 2 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
MEXIQUE**

Accord de garantie—*Programme relatif au développement d'épargnes contractuelles – Prêt à l'ajustement structurel* (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 2 mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

GUARANTEE AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE GARANTIE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 18 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Mexico.

Vol. 1991, I-34087

¹ Entré en vigueur le 18 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement mexicain.

No. 34088

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
GUINEA**

Interim Fund Development Credit Agreement—*Third Water Supply and Sanitation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 5 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
GUINÉE**

**Accord de crédit de développement du fonds intérimaire
— *Troisième projet relatif à l'adduction d'eau et à l'assainissement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 5 mai 1997**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 4 August 1997, upon notification by the Association to the Government of Guinea.

Vol. 1991, I-34088

¹ Entré en vigueur le 4 août 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement guinéen.

No. 34089

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
KYRGYZSTAN**

Interim Fuud Development Credit Agreement—*Public Sector Resource Management Adjustment Credit* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 6 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
KIRGHIZISTAN**

Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — *Crédit à l'ajustement de la gestion des ressources du secteur public* (avec annexes et Conditions géuérales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 6 mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 17 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Kyrgyzstan.

¹ Entré en vigueur le 17 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement kirghize.

No. 34090

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
KYRGYZSTAN**

**Development Credit Agreement—*Rural Finance Project*
(with schedules and General Conditions Applicable to
Development Credit Agreements dated 1 January 1985).
Signed at Washington on 3 July 1997**

Authentic text: English.

*Registered by the International Development Association on 29 September
1997.*

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
KIRGHIZISTAN**

**Accord de crédit de développement — *Projet de financement
dans les zones rurales* (avec annexes et Conditions gé-
nérales applicables aux accords de crédit de développe-
ment en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le
3 juillet 1997**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 sep-
tembre 1997.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 8 August 1997, upon notification by the Association to the Government of Kyrgyzstan.

¹ Entré en vigueur le 8 août 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement kirghize.

No. 34091

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BELIZE**

**Loan Agreement—*Social Investment Fund Project* (with
schedules and General Conditions Applicable to Loan
and Guarantee Agreements for Single Currency Loans
dated 30 May 1995). Signed at Washington on 14 May
1997**

Authentic text: English.

*Registered by the International Bank for Reconstruction and Development
on 29 September 1997.*

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BELIZE**

**Accord de prêt — *Projet de fonds d'investissement social* (avec
annexes et Conditions générales applicables aux accords
de prêt et de garantie pour les prêts de circulation par-
ticulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le
14 mai 1997**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le déve-
loppement le 29 septembre 1997.*

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 4 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Belize.

¹ Entré en vigueur le 4 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement bélizien.

No. 34092

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
SENEGAL**

Development Credit Agreement—*Endemic Disease Control Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 29 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
SÉNÉGAL**

Accord de crédit de développement — *Projet de contrôle des maladies endémiques* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 29 mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 1 August 1997, upon notification by the Association to the Government of Senegal.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} août 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement sénégalais.

No. 34093

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
TURKMENISTAN**

Loan Agreement—*Water Supply and Sanitation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 29 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
TURKMÉNISTAN**

Accord de prêt — *Projet d'approvisionnement en eau et d'assainissement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 29 mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 15 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Turkmenistan.

¹ Entré en vigueur le 15 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement turkmène.

No. 34094

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
TURKMENISTAN**

Loan Agreement—*Urban Transport Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 29 May 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
TURKMÉNISTAN**

Accord de prêt — *Projet relatif aux transports urbains* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 29 mai 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 19 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Turkmenistan.

¹ Entré en vigueur le 19 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement turkmène.

No. 34095

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
INDIA**

**Loan Agreement—*Third Andhra Pradesh Irrigation Project*
(with schedule and General Conditions Applicable to
Loan and Guarantee Agreements for Single Currency
Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on
3 June 1997**

Authentic text: English.

*Registered by the International Bank for Reconstruction and Development
on 29 September 1997.*

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
INDE**

**Accord de prêt — *Troisième projet d'irrigation d'Andhra Pradesh*
(avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 3 juin 1997**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 3 July 1997, upon notification by the Bank to the Government of India.

¹ Entré en vigueur le 3 juillet 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement indien.

No. 34096

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
INDIA**

Development Credit Agreement—*Third Andhra Pradesh Irrigation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 3 June 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
INDE**

Accord de crédit de développement — *Troisième projet d'irrigation d'Andhra Pradesh* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 3 juin 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 3 July 1997, upon notification by the Association to the Government of India.

¹ Entré en vigueur le 3 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement indien.

No. 34097

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
INDONESIA**

Loan Agreement—*Bali Urban Infrastructure Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 9 June 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
INDONÉSIE**

Accord de prêt—*Projet d'infrastructure urbaine de Bali* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 9 juin 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 4 September 1997, upon notification by the Bank to the Government of Indonesia.

¹ Entré en vigueur le 4 septembre 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement indonésien.

No. 34098

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ROMANIA**

Loan Agreement—*Social Protection Adjustment Loan* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 1 July 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ROUMANIE**

Accord de prêt — *Prêt d'ajustement pour la protection sociale* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 1^{er} juillet 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 29 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Romania.

¹ Entré en vigueur le 29 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement roumain.

No. 34099

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ROMANIA**

Loan Agreement—*Agricultural Sector Adjustment Loan* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 1 July 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ROUMANIE**

Accord de prêt — *Prêt d'ajustement au secteur agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 1^{er} juillet 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE PRÊT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 au règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 29 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Romania.

Vol. 1991, I-34099

¹ Entré en vigueur le 29 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement roumain.

No. 34100

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
CHAD**

Interim Fund Development Credit Agreement—*Second Structural Adjustment Credit* (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 3 July 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
TCHAD**

**Accord de crédit de développement du fonds intérimaire
— *Deuxième crédit d'ajustement structurel* (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 3 juillet 1997**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 14 August 1997, upon notification by the Association to the Government of Chad.

Vol. 1991, I-34100

¹ Entré en vigueur le 14 août 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement tchadien.

No. 34101

**INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BULGARIA**

Loan Agreement—*Critical Imports Rehabilitation Loan* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on 10 July 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

**BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BULGARIE**

Accord de prêt — *Prêt de relance des importations essentielles* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 10 juillet 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 12 August 1997, upon notification by the Bank to the Government of Bulgaria.

¹ Entré en vigueur le 12 août 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement bulgare.

No. 34102

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
UGANDA**

Interim Fund Development Credit Agreement—*Third Structural Adjustment Credit* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 10 July 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
OUGANDA**

**Accord de crédit de développement du fonds intérimaire
— *Troisième Crédit d'ajustement structurel* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 10 juillet 1997**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

INTERIM FUND
DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT
DU FONDS INTÉRIMAIRE

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 4 September 1997, upon notification by the Association to the Government of Uganda.

Vol. 1991, I-34102

¹ Entré en vigueur le 4 septembre 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement ougandais.

No. 34103

**INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
AZERBAIJAN**

Development Credit Agreement—*Structural Adjustment Credit* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 31 July 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
AZERBAÏDJAN**

Accord de crédit de développement — *Crédit d'ajustement structurel* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1^{er} janvier 1985). Signé à Washington le 31 juillet 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

DEVELOPMENT CREDIT
AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD¹ DE CRÉDIT
DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Came into force on 3 September 1997, upon notification by the Association to the Government of Azerbaijan.

¹ Entré en vigueur le 3 septembre 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement azerbaïdjanais.

No. 34104

**AUSTRIA
and
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC
OF MACEDONIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Graz on
8 November 1996**

Authentic text: English.

Registered by Austria on 29 September 1997.

**AUTRICHE
et
L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE
DE MACÉDOINE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Graz le 8 novembre 1996**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Autriche le 29 septembre 1997.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE MACEDONIAN GOVERNMENT

The Austrian Federal Government and the Macedonian Government,
Hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh of December, 1944,²

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) The term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Macedonian Government on the other;
- (b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;
- (c) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Science, Transport and the Arts and, in the case of the Macedonian Government the Ministry for Physical Planning, Civil Engineering, Traffic and Ecology, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- (d) the term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (e) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- (f) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (g) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (h) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (i) the term "stop for non-traffic purpose" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (j) the term "capacity" means:
 - i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

¹ Came into force on 1 August 1997 by notification, in accordance with article 20.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 2

Traffic rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereafter called „the agreed services“ and „the specified routes“ respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Necessary authorizations

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorizations.

(3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.

(4) An airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

(5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that majority ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(6) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement, is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 5 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 4

Suspension and revocation

(1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline(s) designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that majority ownership and effective control of said airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals, or
- (b) in the case of failure by said airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5

Capacity regulations

The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the countries of ultimate destination of the traffic.

(4) Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s), shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through-airline operations.

(5) The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

(6) The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 6

Recognition of certificates and licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 7

Laws and regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, custom and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the first Contracting Party.

Article 8

Exemption from customs and other duties

(1) Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 9

Taxation

(1) Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

(2) Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

(3) Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 10

Direct transit traffic

(1) Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

(2) Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on

Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988⁴ or of any other Aviation Security Conventions to which the two parties may adhere.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

Article 12

Transport tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airline(s) of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.

(2) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

(3) Agreements according to paragraph 2 above may, if possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(4) The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

(5) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 above or on the determination of any tariff under paragraph 5, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

(7) No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.

(8) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 13

Transfer of Net Revenues

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline(s) of the other Contracting Party, in a freely convertible currency at the official rate of exchange on the day the transfer is made. Transfers shall be effected immediately, at the latest within sixty (60) days after the date of request.

(2) Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

Article 14

Representation, ticketing and sales promotion

(1) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

(2) The designated airline(s) of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 15

Provision of statistics

(1) The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics.

(2) Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline(s) on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 16

Consultations and modifications

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

(3) Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties.

Article 17

Settlement of disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decisions taken under paragraph 2 of this Article.

(4) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision taken under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

(5) Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 18

Termination

(1) Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization and the Secretariat of the United Nations.

(2) In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization and the Secretariat of the United Nations.

Article 20**Entry into force**

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Graz this 8th day of November 1996 in the English language.

For the Austrian Federal
Government:

WOLFGANG SCHÜSSEL

For the Macedonian
Government:

LJUBOMIR FRCKOWSKI

ANNEX

- A. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Austria	Points in Macedonia

- B. The airline(s) designated by the Macedonian Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Macedonia	Points in Austria

- C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE
ET LE GOUVERNEMENT DE MACÉDOINE RELATIF AUX
TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de Macédoine,
Ci-après dénommés dans le présent Accord « Les Parties contractantes »;
Etant parties à la Convention relative à l'aviation internationale, ouverte à la
signature à Chicago le 7 décembre 1944²;

Désireux de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue de
créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « Partie contractante » désigne le Gouvernement fédéral
d'Autriche, d'une part, et le Gouvernement de Macédoine, d'autre part;

b) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile
internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute
annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amende-
ment apporté à l'annexe ou à la Convention conformément aux articles 90 à 94 de
celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour
les deux Parties contractantes;

c) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouver-
nement fédéral d'Autriche, du Ministre fédéral des sciences, des transports et des
arts et, dans le cas du Gouvernement de Macédoine, du Ministère de la planification
physique, du génie civil, de la circulation et de l'écologie ou, dans les deux cas, de
toute autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par
lesdites autorités;

d) Le terme « territoire » s'entend, pour chaque Etat, des zones terrestres et
des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles s'étend la souveraineté de cet Etat;

e) L'expression « service aérien » désigne tout service aérien régulier effectué
par des aéronefs pour le transport public des passagers, du courrier ou du fret;

f) L'expression « service aérien international » désigne un service aérien pas-
sant à travers l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat;

g) Le terme « entreprise » désigne toute entreprise de transport aérien offrant
ou exploitant un service aérien international;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} août 1997 par notification, conformément à l'article 20.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir
vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213,
et vol. 1175, p. 297.

h) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord;

i) L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et du courrier;

j) Le terme « capacité » s'entend :

- i)* Appliqué à un aéronef, de la charge payante dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;
- ii)* Appliqué à un service aérien spécifié, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route.

Article 2

DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage;

b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après « les services agréés » et les « routes spécifiées ». Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée (les entreprises de transport aérien désignées) par chaque Partie contractante bénéficiera (bénéficieront), en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le programme d'exploitation dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à l'entreprise (aux entreprises) de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien (ou plusieurs entreprises de transport aérien) chargée(s) d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Sur réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à une entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Chaque Partie contractante a le droit, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, d'annuler la désignation d'une telle entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

4. Une entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes peut être requise de fournir à l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par cette Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'a pas eu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cet entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6. Une entreprise de transport aérien désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu au sujet de ces services, conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 4

SUSPENSION OU ANNULATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord de l'entreprise désignée (les entreprises désignées) de l'autre Partie contractante ou d'annuler une autorisation d'exploitation, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires :

a) Si elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise ou de ces entreprises sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée (ou les a désignées) ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si ladite entreprise (ou lesdites entreprises) ne respecte(nt) pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise (ou les entreprises) ne conforme(nt) pas à d'autres égards son (leur) exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Les consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande formulée à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 5

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

La capacité à assurer l'exploitation sur les services aériens réguliers agréés sera soumise aux conditions suivantes :

1. L'entreprise de transport désignée (ou les entreprises de transport désignées) de chaque Partie contractante exploite(nt) dans des conditions d'équité et d'égalité agréées sur les routes spécifiées.

2. L'entreprise de transport (ou les entreprises de transport) de chaque Partie contractante doit (ou doivent), en exploitant les services agréés, prendre en considération les intérêts, de l'entreprise (des entreprises) de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure (ou que ces dernières assurent) sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par l'entreprise désignée (ou les entreprises désignées) des Parties contractantes seront en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport des passagers, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise (ou les entreprises) et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers, du fret et du courrier, embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires des Etats autres que celui qui aura désigné l'entreprise (les entreprises), tiendront compte du principe général selon lequel cette capacité devra être liée;

a) Aux besoins de transport entre le pays d'origine et les pays de destination;

b) Aux besoins de transport de la région par laquelle l'entreprise passe (ou les entreprises passent), en prenant en considération les services locaux et régionaux établis par les entreprises des Etats constituant cette région; et

c) Aux besoins d'un trafic aérien de transit.

5. Les horaires de vols des services agréés sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6. Les horaires de vol établis pour une saison conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires de vol soient établis sur la base des dispositions du présent article.

Article 6

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours valides, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services agréés.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour des vols au-dessus de son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou reconnus valables par un autre Etat.

Article 7

APPLICABILITÉ DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, de l'équipage ou de la cargaison des aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, doivent être respectés par les passagers et l'équipage, ainsi qu'à l'égard de la cargaison, des aéronefs de l'entreprise de l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, ainsi que pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 8

EXEMPTIONS DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur une route spécifiée, par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés

sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les fournitures visées aux alinéas *a*, *b* et *c* du présent article pourront être placés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bords des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 9

TAXATION

1. Les profits résultant de l'exploitation d'un aéronef exploité en trafic international ne seront assujettis à l'impôt que dans le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

2. Le capital représenté par l'aéronef exploité en trafic international et par les biens meubles en rapport avec l'exploitation d'un tel aéronef ne seront imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

3. S'il existe entre les Parties contractantes un accord spécial visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cet accord seront applicables.

Article 10

TRANSIT DIRECT

1. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct seront exonérés de droits de douanes et autres taxes similaires.

Article 11

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et à leurs obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes sur-

venant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signé à Montréal le 23 septembre 1971³ et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988⁴, ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les deux Parties adhèreraient.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir des actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs immatriculés par leurs autorités aéronautiques ou aux exploitants d'aéronefs ayant leur siège principal d'activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, de se conformer à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes est d'accord pour qu'il puisse être demandé à de tels exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou le séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante fera en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, de l'équipage, des objets personnels transportés, des bagages, du fret et des approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considérera également avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'aéronef civil, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante dérogeait aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de cette Partie.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

Article 12

TARIFS DU TRANSPORT

1. Les tarifs que l'entreprise (ou les entreprises) qu'une Partie contractante appliquera (ou appliqueront) pour le transport vers le territoire ou à partir du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et la configuration.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Des accords conformes aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus pourront, si possible, être conclus en utilisant le mécanisme de fixation des tarifs de l'Association de transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur; dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit avec le consentement desdites autorités.

5. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison il n'est pas possible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si, durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient à celles de l'autre Partie contractante leur opposition à l'un quelconque des tarifs concertés conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'emploieront à conclure un accord sur les tarifs.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés conformément au paragraphe 4 ci-dessus ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, les Parties contractantes s'efforceront de trouver un accord sur les tarifs.

7. Aucun tarif n'entrera en vigueur sans l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 13

TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée (ou aux entreprises désignées) de l'autre Partie contractante le droit de transférer gratuitement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur son territoire grâce au transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret effectué par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) de l'autre Partie contractante, en une devise librement convertible au taux de change officiel du jour ou le transfert est effectué. Les transferts

seront effectués immédiatement, au plus tard dans les soixante (60) jours après la date de la demande.

2. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, les paiements seront effectués conformément aux dispositions de cet accord.

Article 14

REPRÉSENTATION, ÉTABLISSEMENT DE DOCUMENTS DE TRANSPORT ET PROMOTION

1. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante aura (auront) une égale faculté d'embaucher, sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes spécifiées et pour ouvrir et gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante aura (auront) en outre la possibilité, dans des conditions d'égalité, de délivrer tous titres de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 15

COMMUNICATIONS DE STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des états statistiques, périodiques, ou autres.

2. Ces états contiendront toutes les informations nécessaires pour permettre de déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) dans l'exploitation des services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 16

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre dans un esprit d'étroite coopération en vue d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent Accord et de son annexe et le respect satisfaisant de ces dispositions.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable la modification de toute disposition du présent Accord, il lui sera loisible de demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. De telles consultations (qui pourront être préparées au moyen de discussions entre les autorités aéronautiques) débiteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande à cet effet, à moins que les deux Parties contractantes ne soient d'accord pour prolonger cette période. Les modifications ainsi convenues seront approuvées par chaque Partie contractante conformément à leurs procédures constitutionnelles.

3. Les modifications à l'annexe seront convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou un organisme de leur choix. Si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, le différend sera soumis pour décision, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage, et le tiers arbitre sera désigné dans un nouveau délai de (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. En tout état de cause, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers et assurera la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut, tant que dure cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes supportera les frais et la rémunération de son arbitre; les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage, seront partagés par moitié entre les Parties contractantes.

Article 18

DÉNONCIATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification sera communiquée en même temps au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

2. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'ac-

cusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Article 20

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par échange de notes diplomatiques que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives ont été remplies.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Graz le 8 novembre 1996, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
fédéral d'Autriche :
WOLFGANG SCHÜSSEL

Pour le Gouvernement
de la République de Macédoine :
LJUBOMIR FRCKOWSKI

ANNEXE

A. La ou les entreprises désignées par le Gouvernement fédéral d'Autriche auront le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

<i>Points de départ</i>	<i>Points d'arrivée</i>
Points en Autriche	Points en Macédoine

B. La ou les entreprises désignées par le Gouvernement de Macédoine auront le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

<i>Points de départ</i>	<i>Points d'arrivée</i>
Points en Autriche	Points en Macédoine

C. La ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pourront desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice éventuel des droits de cinquième liberté pourra être autorisé par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

No. 34105

**UNITED NATIONS
and
URUGUAY**

**Memorandum of understanding concerning contributions to
the United Nations Standby Arrangements System (with
annex). Signed at New York on 30 September 1997**

Authentic texts: English and Spanish.

Registered ex officio on 30 September 1997.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
URUGUAY**

**Mémorandum d'accord concernant les contributions au Sys-
tème d'accords relatifs aux forces et moyens en attente
des Nations Unies (avec annexe). Signé à New York le
30 septembre 1997**

Textes authentiques : anglais et espagnol.

Enregistré d'office le 30 septembre 1997.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY CONCERNING CONTRIBUTIONS TO THE UNITED NATIONS STANDBY ARRANGEMENTS SYSTEM

THE SIGNATORIES TO THE PRESENT MEMORANDUM

H.E. ENG. ALVARO RAMOS TRIGO
MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS, FOR
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY

AND

MR. BERNARD MIYET
UNDER-SECRETARY-GENERAL
FOR PEACEKEEPING OPERATIONS, FOR
THE UNITED NATIONS

RECOGNIZING THE NEED TO EXPEDITE THE PROVISION OF CERTAIN RESOURCES TO THE UNITED NATIONS IN ORDER TO EFFECTIVELY IMPLEMENT IN A TIMELY MANNER, THE MANDATE OF THE UNITED NATIONS PEACEKEEPING OPERATIONS AUTHORIZED BY THE SECURITY COUNCIL,

FURTHER RECOGNIZING THAT THE ADVANTAGES OF PLEDGING RESOURCES FOR PEACEKEEPING OPERATIONS CONTRIBUTES TO ENHANCING FLEXIBILITY AND LOW COSTS,

HAVE REACHED THE FOLLOWING UNDERSTANDING:

I. PURPOSE

THE PURPOSE OF THE PRESENT MEMORANDUM OF UNDERSTANDING IS TO IDENTIFY THE RESOURCES WHICH THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY HAS INDICATED THAT IT WILL PROVIDE TO THE UNITED NATIONS FOR USE IN PEACEKEEPING OPERATIONS UNDER THE SPECIFIED CONDITIONS.

II. DESCRIPTION OF RESOURCES

1. THE DETAILED DESCRIPTION OF THE RESOURCES TO BE PROVIDED BY THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY IS SET OUT IN THE ANNEX TO THE PRESENT MEMORANDUM OF UNDERSTANDING.
2. IN THE PREPARATION OF THE ANNEX, THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY AND THE UNITED NATIONS HAVE FOLLOWED THE GUIDELINES FOR THE PROVISION OF RESOURCES FOR UNITED NATIONS PEACEKEEPING OPERATIONS.

¹ Came into force on 30 September 1977 by signature, in accordance with article IV.

III. CONDITION OF PROVISION

THE FINAL DECISION WHETHER TO ACTUALLY DEPLOY THE RESOURCES BY THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY TO ANY PEACEKEEPING OPERATION REMAINS A URUGUAYAN DECISION IN ACCORDANCE WITH NATIONAL NORMS.

IV. ENTRY INTO FORCE

THE PRESENT MEMORANDUM OF UNDERSTANDING SHALL ENTER INTO FORCE ON THE DATE OF ITS SIGNATURE.

V. MODIFICATION

THE PRESENT MEMORANDUM OF UNDERSTANDING, INCLUDING THE ANNEX, MAY BE MODIFIED AT ANY TIME BY THE PARTIES THROUGH EXCHANGE OF LETTERS.

VI. LANGUAGE

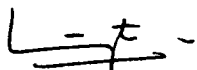
THE PRESENT MEMORANDUM OF UNDERSTANDING IS ESTABLISHED IN TWO ORIGINALS, IN THE ENGLISH AND SPANISH LANGUAGES, BOTH TEXTS BEING EQUALLY AUTHENTIC.

VII. TERMINATION

THE PRESENT MEMORANDUM OF UNDERSTANDING MAY BE TERMINATED AT ANY TIME BY EITHER PARTY, SUBJECT TO A PERIOD OF NOTIFICATION OF NOT LESS THAN THREE MONTHS TO THE OTHER PARTY.

SIGNED IN NEW YORK ON 30 SEPTEMBER 1997

For the United Nations:



Mr. BERNARD MIYET
Under-Secretary-General
for Peace-keeping Operations

For the Government
of the Republic of Uruguay:



H. E. Eng. ALVARO RAMOS TRIGO
Minister of Foreign Affairs

ANNEX TO THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE UNITED
NATIONS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY
CONCERNING CONTRIBUTIONS TO THE UNITED NATIONS STANDBY
ARRANGEMENTS SYSTEM¹

SUMMARY OF CONTRIBUTIONS

¹ Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS NACIONES UNIDAS Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY RESPECTO DE LA CONTRIBUCIÓN AL SISTEMA DE ACUERDOS DE FUERZAS DE RESERVA DE LAS NACIONES UNIDAS

LOS FIRMANTES DEL PRESENTE MEMORANDO:

S.E. SR. ING. ALVARO RAMOS TRIGO
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES, POR
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY,

Y

EL SR. BERNARD MIYET,
SUBSECRETARIO GENERAL
PARA OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ, POR
LAS NACIONES UNIDAS

RECONOCIENDO LA NECESIDAD DE HACER MAS EXPEDITIVA LA PROVISION DE CIERTOS RECURSOS A LAS NACIONES UNIDAS, CON EL OBJETIVO DE EJECUTAR EFECTIVAMENTE EN TIEMPO Y FORMA LOS MANDATOS DE LAS OPERACIONES PARA EL MANTENIMIENTO DE LA PAZ DE LAS NACIONES UNIDAS AUTORIZADAS POR EL CONSEJO DE SEGURIDAD,

RECONOCIENDO ADEMAS QUE LAS VENTAJAS DE OFRECER RECURSOS PARA OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ CONTRIBUYE A AUMENTAR LA FLEXIBILIDAD Y A REDUCIR COSTOS,

HAN LLEGADO AL SIGUIENTE ENTENDIMIENTO:

I. PROPOSITO

EL PROPOSITO DEL PRESENTE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ES IDENTIFICAR LOS RECURSOS QUE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY HA INDICADO QUE PROPORCIONARA A LAS NACIONES UNIDAS, CON DESTINO A OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ, CON ARREGLO A LAS CONDICIONES QUE SE ESPECIFICAN.

II. DESCRIPCION DE RECURSOS

1. LA DESCRIPCION DETALLADA DE LOS RECURSOS QUE PROPORCIONARA EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY FIGURA EN EL ANEXO DEL PRESENTE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO.
2. EN LA PREPARACION DEL ANEXO EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LAS NACIONES UNIDAS HAN CUMPLIDO CON LAS GUIAS PARA LA PROVISION DE RECURSOS PARA OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ DE LAS NACIONES UNIDAS.

III. CONDICION PARA LA PROVISION

LA DECISION FINAL RESPECTO DE DESPLEGAR EFECTIVAMENTE LOS RECURSOS EN UNA DETERMINADA OPERACION DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ LE CORRESPONDE AL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, DE ACUERDO A SUS NORMAS INTERNAS.

IV. ENTRADA EN VIGENCIA

EL PRESENTE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRARA EN VIGENCIA A PARTIR DEL MOMENTO DE SU FIRMA.

V. MODIFICACION

EL PRESENTE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO, INCLUIDO EL ANEXO, PODRA SER MODIFICADO EN CUALQUIER MOMENTO MEDIANTE EL CANJE DE NOTAS ENTRE LAS PARTES.

VI. IDIOMA

EL PRESENTE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SE REDACTA EN DOS ORIGINALS, EN LOS IDIOMAS INGLES Y ESPAÑOL, SIENDO AMBOS TEXTOS IGUALMENTE AUTENTICOS.

VII. TERMINACION

EL PRESENTE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO PODRA SER TERMINADO EN CUALQUIER MOMENTO POR CUALQUIERA DE LAS PARTES, PREVIA NOTIFICACION CON UNA ANTELACION DE NO MENOS DE TRES MESES A LA OTRA PARTE.

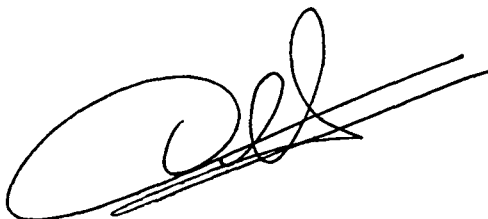
FIRMADO EN NUEVA YORK EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1997

Por las Naciones Unidas:



Sr. BERNARD MIYET
Subsecretario General
para Operaciones
de Mantenimiento de la Paz

Por el Gobierno
de la República Oriental
del Uruguay:



S. E. Sr. Ing. ALVARO RAMOS TRIGO
Ministro de Relaciones Exteriores

ANEXO AL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS NACIONES UNIDAS Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY RESPECTO DE LA CONTRIBUCIÓN AL SISTEMA DE ACUERDOS DE FUERZAS DE RESERVA DE LAS NACIONES UNIDAS¹

RESUMEN DE LAS CONTRIBUCIONES

¹ Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended — Non publiée ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

MÉMORANDUM D'ACCORD¹ ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY CONCERNANT LES CONTRIBUTIONS AU SYSTÈME D'ACCORD RELATIF AUX FORCES ET MOYENS EN ATTENTE DES NATIONS UNIES (AVEC ANNEXE)

Les signataires du présent Mémoire :

S. E. M. Alvaro Ramos Trigo

Ministre des affaires étrangères de la République orientale de l'Uruguay, représentant du Gouvernement uruguayen et

M. Bernard Miyet

Secrétaire général adjoint aux opérations de maintien de la paix, représentant de l'Organisation des Nations Unies

Constatant la nécessité d'accélérer la fourniture de certaines ressources à l'Organisation des Nations Unies pour mettre en œuvre efficacement et en temps voulu le mandat des opérations de maintien de la paix des Nations Unies autorisées par le Conseil de sécurité,

Reconnaissant en outre que l'affectation de ressources aux opérations de maintien de la paix contribue à renforcer la souplesse et la rentabilité du Système,

Sont convenus des arrangements ci-après :

I. OBJET

L'objet du présent Mémoire d'accord est de définir les ressources dont le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay a annoncé la mise à la disposition de l'Organisation des Nations Unies pour les opérations de maintien de la paix dans les conditions spécifiées.

II. DESCRIPTION DES RESSOURCES

1. La description détaillée des ressources devant être fournies par le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay figure dans l'annexe au présent Mémoire d'accord.

2. Pour l'élaboration de l'annexe, le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay et l'Organisation des Nations Unies ont suivi les directives relatives à la fourniture de ressources pour les opérations de maintien de la paix des Nations Unies.

III. CONDITION DE LA FOURNITURE DES RESSOURCES

La décision finale concernant la mise en œuvre effective des ressources pour toutes les opérations de maintien de la paix relève du seul Gouvernement uruguayen, conformément à la législation interne du pays.

¹ Entré en vigueur le 30 septembre 1997 par la signature, conformément à l'article IV.

IV. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Mémorandum d'accord entre en vigueur à la date de sa signature.

V. MODIFICATION

Le présent Mémorandum d'accord, y compris l'annexe, peut être modifié à tout moment par les Parties au moyen d'un échange de lettres.

VI. LANGUES

Le présent Mémorandum d'accord est établi en deux exemplaires originaux, en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

VII. EXPIRATION

L'une des Parties peut mettre fin à tout moment au présent Mémorandum d'accord sous réserve d'un préavis de trois mois minimum, adressé à l'autre Partie.

SIGNÉ à New York le 30 septembre 1997.

Pour l'Organisation
des Nations Unies :

Le Secrétaire général adjoint
aux opérations de maintien de la paix,

M. BERNARD MIYET

Pour le Gouvernement
de la République orientale
de l'Uruguay :

Le Ministre des affaires étrangères,

S. E. M. ALVARO RAMOS TRIGO

ANNEXE AU MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES
NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE
DE L'URUGUAY CONCERNANT LES CONTRIBUTIONS AU SYSTÈME D'AC-
CORDS RELATIFS AUX FORCES ET MOYENS EN ATTENTE DES NATIONS
UNIES¹

RÉSUMÉ DES CONTRIBUTIONS

¹ Non publiée ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

ANNEX A

*Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE A

*Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

ANNEX A

No. 2613. CONVENTION ON THE POLITICAL RIGHTS OF WOMEN. OPENED FOR SIGNATURE AT NEW YORK ON 31 MARCH 1953¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

29 September 1997

UZBEKISTAN

(With effect from 28 December 1997.)

Registered ex officio on 29 September 1997.

ANNEXE A

N° 2613. CONVENTION SUR LES DROITS POLITIQUES DE LA FEMME. OUVERTE À LA SIGNATURE À NEW YORK, LE 31 MARS 1953¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

29 septembre 1997

OUZBÉKISTAN

(Avec effet au 28 décembre 1997.)

Enregistré d'office le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 193, p. 135; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 18, and 21 to 23, as well as annex A in volumes 1413, 1434, 1436, 1455, 1516, 1525, 1527, 1530, 1551, 1559, 1569, 1606, 1671, 1678, 1679, 1691, 1704, 1712, 1723, 1732, 1762, 1846, 1870, 1902, 1964 and 1971.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 193, p. 135; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 2 à 18, et 21 à 23, ainsi que l'annexe A des volumes 1413, 1434, 1436, 1455, 1516, 1525, 1527, 1530, 1551, 1559, 1569, 1606, 1671, 1678, 1679, 1691, 1704, 1712, 1723, 1732, 1762, 1846, 1870, 1902, 1964 et 1971.

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA, ON 20 MARCH 1958¹

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 91 annexed to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Administrative Committee of the above-mentioned Agreement and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 21 March 1997. They came into force on 21 September 1997, in accordance with article 12 (2) of the Agreement.

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and General Assembly resolution A/RES/52/153 of 15 December 1997. For the text of the amendments, see Economic Commission for Europe document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.90/Amend.2.

Authentic texts of the amendments: English and French.

Registered ex officio on 21 September 1997.

APPLICATION of Regulations Nos. 96, 97, 98 and 99 annexed to the Agreement of 20 March 1958 concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts

Notification received on:

25 September 1997

FINLAND

(With effect from 24 November 1997.)

Registered ex officio on 25 September 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; see also vol. 516, p. 378 (rectification of the authentic English and French texts of article 1 (8)); vol. 609, p. 290 (amendment to article 1 (1)); and vol. 1059, p. 404 (rectification of the authentic French text of article 12 (2)); for other subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 24, as well as annex A in volumes 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1700, 1702, 1703, 1709, 1714, 1717, 1722, 1723, 1724, 1725, 1728, 1730, 1731, 1745, 1747, 1748, 1753, 1762, 1763, 1764, 1765, 1768, 1769, 1770, 1771, 1774, 1775, 1777, 1785, 1787, 1792, 1819, 1822, 1823, 1824, 1829, 1830, 1832, 1840, 1843, 1844, 1846, 1849, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872, 1880/1881, 1882, 1884, 1886, 1887, 1890, 1891, 1893, 1898, 1900, 1901, 1902, 1903, 1908, 1909, 1911, 1914, 1916, 1920, 1921, 1927, 1928, 1929, 1931, 1932, 1933, 1935, 1947, 1949, 1952, 1954, 1955, 1962, 1963, 1964, 1966, 1967, 1973, 1979, 1983, 1986 and 1989.

APPLICATION of Regulation No. 100 annexed to the Agreement of 20 March 1958 concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts

Notification received on:

25 September 1997

FINLAND

(The Regulation entered into force for all Contracting Parties, including Finland, on 23 August 1996, in accordance with article 1 (4) of the Agreement.)

Registered ex officio on 25 September 1997.

APPLICATION of Regulation No. 101 annexed to the above-mentioned Agreement

Notification received on:

25 September 1997

FINLAND

(The Regulation entered into force for all Contracting Parties, including Finland, on 1 January 1997, in accordance with article 1 (4) of the Agreement.)

Registered ex officio on 25 September 1997.

APPLICATION of Regulation No. 102 annexed to the Agreement of 20 March 1958 concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts

Notification received on:

25 September 1997

FINLAND

(The Regulation entered into force for all Contracting Parties, including Finland, on 13 December 1996, in accordance with article 1 (4) of the Agreement.)

Registered ex officio on 25 September 1997.

APPLICATION of Regulation No. 103 annexed to the above-mentioned Agreement

Notification received on:

25 September 1997

FINLAND

(The Regulation entered into force for all Contracting Parties, including Finland, on 23 February 1997, in accordance with article 1 (4) of the Agreement.)

Registered ex officio on 25 September 1997.

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 69 annexed to the Agreement of 20 March 1958 concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts

The amendments were proposed by the Administrative Committee of the above-mentioned Agreement and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 27 March 1997. They came into force on 27 September 1997, in accordance with article 12 (2) of the Agreement.

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and General Assembly resolution A/RES/52/153 of 15 December 1997. For the text of the amendments (or regulation), see Economic Commission for Europe document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.68/Amend.1.

Authentic texts of the amendments: English and French.

Registered ex officio on 27 September 1997.

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE, LE 20 MARS 1958¹

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement n° 91 annexé à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Comité administratif de l'Accord susmentionné et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 21 mars 1997. Ils sont entrés en vigueur le 21 septembre 1997, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 de l'Accord.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la résolution de l'Assemblée générale A/RES/52/153 du 15 décembre 1997. Pour le texte des amendements (ou du règlement), voir le document de la Commission économique pour l'Europe E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/REv.1/Add.90/Amend.2.

Textes authentiques des amendements : anglais et français.

Enregistré d'office le 21 septembre 1997.

APPLICATION des Règlements nos 96, 97, 98 et 99 annexés à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

Notification reçue le :

25 septembre 1997

FINLANDE

(Avec effet au 24 novembre 1997.)

Enregistré d'office le 25 septembre 1997.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; voir aussi vol. 516, p. 379 (rectification des textes authentiques anglais et français du paragraphe 8 de l'article 1); vol. 609, p. 291 (amendement du paragraphe 1 de l'article 1); et vol. 1059, p. 404 (rectification du texte authentique français du paragraphe 2 de l'article 12; pour les autres faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1700, 1702, 1703, 1709, 1714, 1717, 1722, 1723, 1724, 1725, 1728, 1730, 1731, 1745, 1747, 1748, 1753, 1762, 1763, 1764, 1765, 1768, 1769, 1770, 1771, 1774, 1775, 1777, 1785, 1787, 1792, 1819, 1822, 1823, 1824, 1829, 1830, 1832, 1840, 1843, 1844, 1846, 1849, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872, 1880/1881, 1882, 1884, 1886, 1887, 1890, 1891, 1893, 1898, 1900, 1901, 1902, 1903, 1908, 1909, 1911, 1914, 1916, 1920, 1921, 1927, 1928, 1929, 1931, 1932, 1933, 1935, 1947, 1949, 1952, 1954, 1955, 1962, 1963, 1964, 1966, 1967, 1973, 1979, 1983, 1986 et 1989.

APPLICATION du Règlement n° 100 annexé à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

Notification reçue le :

25 septembre 1997

FINLANDE

(Le Règlement est entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes, y compris la Finlande, le 23 août 1996, conformément au paragraphe 4 de l'article 1 de l'Accord.)

Enregistré d'office le 25 septembre 1997.

APPLICATION du Règlement n° 101 annexé à l'Accord susmentionné

Notification reçue le :

25 septembre 1997

FINLANDE

(Le Règlement est entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes, y compris la Finlande, le 1^{er} janvier 1997, conformément au paragraphe 4 de l'article 1 de l'Accord.)

Enregistré d'office le 25 septembre 1997.

APPLICATION du Règlement n° 102 annexé à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

Notification reçue le :

25 septembre 1997

FINLANDE

(Le Règlement est entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes, y compris la Finlande, le 13 décembre 1996, conformément au paragraphe 4 de l'article 1 de l'Accord.)

Enregistré d'office le 25 septembre 1997.

APPLICATION du Règlement n° 103 annexé à l'Accord susmentionné

Notification reçue le :

25 septembre 1997

FINLANDE

(Le Règlement est entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes, y compris la Finlande, le 23 février 1997, conformément au paragraphe 4 de l'article 1 de l'Accord.)

Enregistré d'office le 25 septembre 1997.

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement n° 69 annexé à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

Les amendements avaient été proposés par le Comité administratif de l'Accord susmentionné et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 27 mars 1997. Ils sont entrés en vigueur le 27 septembre 1997, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 de l'Accord.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la résolution de l'Assemblée générale A/RES/52/153 du 15 décembre 1997. Pour le texte des amendements (ou du règlement), voir le document de la Commission économique pour l'Europe E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.68/Amend.1.

Textes authentiques des amendements : anglais et français.

Enregistré d'office le 27 septembre 1997.

No. 8329. AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA CONCERNING THE ABOLITION OF THE VISA REQUIREMENT. SIGNED AT VIENNA ON 20 DECEMBER 1965¹

N° 8329. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE SOCIALISTE DE YOUgosLAVIE RELATIF À LA SUPPRESSION DES FORMALITÉS DE VISA. SIGNÉ À VIENNE LE 20 DÉCEMBRE 1965¹

PARTIAL SUSPENSION OF THE PRAGMATIC CONTINUED APPLICATION OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT IN RELATION TO THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA. SIGNED AT VIENNA ON 19 APRIL 1995

Came into force on 15 May 1995, in accordance with article 6 of the Agreement.

Authentic text: German.

Registered by Austria on 29 September 1997.

SUSPENSION PARTIELLE DE L'APPLICATION PRAGMATIQUE CONTINUE DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ EN CE QUI CONCERNE L'EX-RÉPUBLIQUE YOUgosLAVE DE MACÉDOINE. SIGNÉ À VIENNE LE 19 AVRIL 1995

Entrée en vigueur le 15 mai 1995, conformément à l'article 6 de l'Accord.

Texte authentique : allemand.

Enregistrée par l'Autriche le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 573, p. 165, and annex A in volumes 1893, 1897 [Partial termination — Abrogation partielle] and 1983.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 573, p. 165, et annexe A des volumes 1893, 1897 [Partial termination — Abrogation partielle] et 1983.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Bundesministerium für
auswärtige Angelegenheiten
GZ 282.24.01/4-IV.2/95

Verbalnote

Das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten entbietet dem Außenministerium der Ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien seine Empfehlungen und beehrt sich mitzuteilen, daß die Österreichische Bundesregierung in ihrer Sitzung am 19. April 1995 beschlossen hat, die Anwendung des Artikels 3 Abs. 3 lit. a, c, d, e, f und g des im beiderseitigen Einverständnis zwischen der Republik Österreich und der Ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien pragmatisch weiterangewendeten Abkommens zwischen der Republik Österreich und der SFR Jugoslawien vom 20. Dezember 1965 in der Fassung des Notenwechsels vom 21. Dezember 1982 und 4. Jänner 1983 gemäß seinem Artikel 6 mit Wirksamkeit vom 15. Mai 1995 bis auf weiteres auszusetzen.

Der oben erwähnte Beschluß der Österreichischen Bundesregierung war aus Gründen der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit zu fassen.

Das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten benützt diese Gelegenheit, dem Außenministerium der Ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien die Versicherung seiner ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

Wien, am 19. April 1995

L.S.

An das
Außenministerium der
Ehemaligen jugoslawischen
Republik Mazedonien
Skopje

[TRANSLATION]

FEDERAL MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS

GZ 282.24.01/4-IV.2/95

Note verbale

The Federal Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Former Yugoslav Republic of Macedonia and has the honour to inform it that the Austrian Federal Government decided, at its session on 19 April 1995, to suspend, with effect from 15 May 1995 until further notice, the application of article 3, paragraph 3 (a), (c), (d), (e), (f) and (g) of the Agreement between the Republic of Austria and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia of 20 December 1965, whose application was pragmatically continued under the bilateral agreement between the Republic of Austria and the Former Yugoslav Republic of Macedonia set forth in the exchange of notes of 21 December 1982 and 4 January 1983, in accordance with article 6 thereof.

The aforementioned decision of the Austrian Federal Government had to be taken for reasons relating to the maintenance of public security.

The Federal Ministry of Foreign Affairs takes this opportunity, etc.

Vienna, 19 April 1995

The Ministry of Foreign Affairs
of the Former Yugoslav Republic
of Macedonia
Skopje

[TRADUCTION]

MINISTÈRE FÉDÉRAL
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

GZ 282.24.01/4-IV.2/95

Note verbale

Le Ministère fédéral des Affaires étrangères présente ses compliments au Ministère des Affaires étrangères de l'ex-République yougoslave de Macédoine et a l'honneur de lui faire savoir que le Gouvernement fédéral autrichien, à sa séance du 29 avril 1995 a décidé de suspendre jusqu'à nouvel ordre l'application des dispositions des alinéas a, c, d, e, f et g du paragraphe 3 de l'article 3 de l'accord du 20 décembre 1965 entre la République d'Autriche et la République socialiste fédérative de Yougoslavie, prolongé en pratique d'un commun accord entre la République d'Autriche et l'ex-République yougoslave de Macédoine, tel que modifié par l'échange de notes du 21 décembre 1982 et du 4 janvier 1983, conformément à son article 6, avec effet à compter du 15 mai 1995.

Le Gouvernement autrichien a pris la décision qui précède pour des raisons de maintien de la sécurité publique.

Le Ministère des Affaires étrangères saisit cette occasion, etc.

Vienne, le 19 avril 1995

Au Ministère des Affaires étrangères
de l'ex-République yougoslave
de Macédoine
Skopje

No. 8359. CONVENTION ON THE SETTLEMENT OF INVESTMENT DISPUTES BETWEEN STATES AND NATIONALS OF OTHER STATES. OPENED FOR SIGNATURE AT WASHINGTON, ON 18 MARCH 1965¹

N° 8359. CONVENTION POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS ENTRE ÉTATS ET RESSORTISSANTS D'AUTRES ÉTATS. OUVERTE À LA SIGNATURE À WASHINGTON, LE 18 MARS 1965¹

RATIFICATIONS

Instruments deposited with the International Bank for Reconstruction and Development on:

15 July 1997

COLOMBIA

(With effect from 14 August 1997.)

8 August 1997

LATVIA

(With effect from 7 September 1997.)

Certified statements were registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 September 1997.

RATIFICATIONS

Instruments déposés auprès de la Banque internationale pour la reconstruction et développement le :

15 juillet 1997

COLOMBIE

(Avec effet au 14 août 1997.)

8 août 1997

LETTONIE

(Avec effet au 7 septembre 1997.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 575, p. 159; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 8 to 14, 16, and 18 to 24, as well as annex A in volumes 1458, 1639, 1644, 1653, 1656, 1673, 1686, 1689, 1695, 1723, 1725, 1730, 1774, 1792, 1824, 1841, 1865, 1870, 1885, 1886, 1889, 1901, 1920, 1921 and 1984.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 575, p. 159; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 8 à 14, 16, et 18 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1458, 1639, 1644, 1653, 1656, 1673, 1686, 1689, 1695, 1723, 1725, 1730, 1774, 1792, 1824, 1841, 1865, 1870, 1885, 1886, 1889, 1901, 1920, 1921 et 1984.

No. 8564. CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC. SIGNED AT LONDON, ON 9 APRIL 1965¹

AMENDMENTS to the annex to the above-mentioned Convention

The amendments were adopted on 11 January 1996 by resolution FAL.5(24), in accordance with article VII of the Convention.

They came into force on 1 May 1997, in accordance with article VII of the said Convention.

Authentic texts of the amendments: English and French.

Certified statement was registered by the International Maritime Organization on 29 September 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 591, p. 265; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 8 to 10, 12 to 14, 16 to 21, 23 and 24, as well as annex A in volumes 1441, 1456, 1492, 1515, 1527, 1555, 1598, 1672, 1678, 1720, 1761, 1777, 1823, 1891 and 1931.

RESOLUTION FAL.5(24)**adopted on 11 January 1996****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF
INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED****THE FACILITATION COMMITTEE,**

RECALLING article VII(2)(a) of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedure for amending the Annex to the Convention,

RECALLING FURTHER the functions which the Convention confers upon the Facilitation Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its twenty-fourth session, amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated in accordance with article VII(2)(a) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VII(2)(a) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VII(2)(b) of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 May 1997 unless, prior to 1 February 1997 at least one third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED**1 Section 2 - ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP:****1.1 Recommended Practice 2.7.4 is amended to read:**

2.7.4 Recommended Practice. A list compiled by the shipowners for their own use should be accepted in place of the Passenger List, provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.7.3 and is dated and signed or authenticated in accordance with Standard 2.7.5."

1.2 A new note is added to Standard 2.7.6, which reads:

"Note: Notification of stowaways can be made, for example, by a notation in the "Remarks" area of the General Declaration or by using a Passenger or a Crew List, with the title amended to "stowaway list"."

2 Section 6 - MISCELLANEOUS PROVISIONS:**Recommended practice 6.12 is amended to read:**

6.12 Recommended Practice. Each Contracting Government should establish a national maritime transport facilitation committee or a similar national co-ordinating body, for the encouragement of the adoption and implementation of facilitation measures, between governmental departments, agencies and other organizations concerned with, or responsible for, various aspects of international maritime traffic, as well as port authorities and shipowners.

Note: In establishing a national maritime transport facilitation committee or a similar national co-ordinating body, Contracting Governments are invited to take into account the guidelines set out in FAL.5/Circ.2."

3 Section 4 - PRE-IMPORT INFORMATION**Recommended Practice 4.7 is amended to read:**

4.7 Recommended Practice. Public authorities should develop procedures, which may include electronic data interchange (EDI), to allow for the submission of advance information prior to arrival of cargo to enable selectivity techniques, including risk analysis to be used to facilitate customs clearance."

4 Section 3 - CRUISE PASSENGERS**Standard 3.32 is amended to read:**

3.32 Standard. "Cruise passengers shall not normally be required to provide a written declaration for their personal effects. However, in the case of articles which involve a high amount of customs duties and other taxes and charges, a written declaration and a security may be required"."

5 Section 3 - INADMISSIBLE PERSONS

New Standards are added to read:

- .1 "3.3.2 **Standard.** Contracting Governments shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person had embarked in their territory. Contracting Governments shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

Note 1: This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel document, a Contracting Government will accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Government where the person was found to be inadmissible.

Note 2: Nothing in this Standard or in Note 1 is to be construed as contradicting the provisions of the United Nations Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the United Nations Protocol Relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, which concern the prohibition of the expulsion or return of a refugee."

- .2 "3.3.3 **Standard.** The obligation of a shipowner to transport any person away from the territory of a State shall terminate from the moment such a person has been definitely admitted into that State."
- .3 "3.3.4 **Standard.** Contracting Governments and shipowners shall co-operate, where practicable, to establish the validity and authenticity of passports and visas."

6 Section 3 - IMMIGRATION PRE-ARRIVAL CLEARANCE

A new Recommended Practice is added to read:

"3.49 **Recommended Practice.** Public authorities should provide a system of pre-arrival clearance to allow the crew of ships which call regularly at their ports to obtain advance approval for temporary shore leave. Where a ship has no adverse immigration record and is locally represented by a shipowner or a reputable agent of the shipowner, the public authorities should normally, after satisfactory consideration of such pre-arrival particulars as they may require, permit the ship to proceed directly to its berth and be subject to no further routine immigration formalities, unless otherwise required by the public authorities."

N° 8564. CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL. SIGNÉE À LONDRES, LE 9 AVRIL 1965¹

AMENDEMENTS à l'annexe de la Convention susmentionnée

Les amendements ont été adoptés le 11 janvier 1996 par la résolution FAL.5(24), conformément à l'article VII de la Convention.

Ils sont entrés en vigueur le 1^{er} mai 1997, conformément à l'article VII de ladite Convention.

Textes authentiques des amendements : anglais et français.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation maritime internationale le 29 septembre 1997.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 591, p. 265; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 8 à 10, 12 à 14, 16 à 21, 23 et 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1441, 1456, 1492, 1515, 1527, 1555, 1598, 1672, 1678, 1720, 1761, 1777, 1823, 1891 et 1931.

RESOLUTION FAL.5(24)**adoptée le 11 janvier 1996****ADOPTION D'AMENDEMENTS A LA CONVENTION VISANT A FACILITER
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965,
TELE QUE MODIFIEE****LE COMITE DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITES,**

RAPPELANT les dispositions de l'article VII 2) a) de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, ci-après dénommée "la Convention", qui ont trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention,

RAPPELANT EGALEMENT les fonctions que la Convention confère au Comité de la simplification des formalités en matière d'examen et d'adoption d'amendements à la Convention,

AYANT EXAMINE, à sa vingt-quatrième session, les amendements à l'Annexe de la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VII 2) a) de ladite convention,

1. **ADOpte**, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;
2. **DECIDE**, conformément à l'article VII 2) b) de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 1er mai 1997 à moins que, d'ici au 1er février 1997, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas les amendements;
3. **PRIE** le Secrétaire général, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, de communiquer les amendements reproduits en annexe à tous les Gouvernements contractants;
4. **PRIE EGALEMENT** le Secrétaire général de notifier l'adoption et l'entrée en vigueur desdits amendements à tous les gouvernements signataires.

ANNEXE

AMENDEMENTS A L'ANNEXE DE LA CONVENTION VISANT A FACILITER
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965,
TELLE QUE MODIFIEE

1 Chapitre 2 - ENTREE, SEJOUR AU PORT ET SORTIE DES NAVIRES

.1 La pratique recommandée 2.7.4 est modifiée de la façon suivante :

"2.7.4 **Pratique recommandée.** Une liste établie par l'armateur pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la pratique recommandée 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée ou authentifiée conformément à la norme 2.7.5".

.2 La note suivante est ajoutée après la norme 2.7.6 :

"Note : On peut notifier la présence de passagers clandestins en portant, par exemple, une mention dans la case "Observations" de la Déclaration générale ou, s'ils sont nombreux, en utilisant un formulaire de liste des passagers ou de l'équipage dont le titre serait remplacé par "Liste des passagers clandestins".

2 Chapitre 6 - DISPOSITIONS DIVERSES

La pratique recommandée 6.12 est modifiée de la façon suivante :

"6.12 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination national analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise en oeuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international ainsi qu'avec les autorités portuaires et les armateurs.

Note : Lors de la création d'une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou d'un organisme de coordination national analogue, les Gouvernements contractants sont invités à tenir compte des directives énoncées dans la circulaire FAL.5/Circ.2."

3 Chapitre 4 - RENSEIGNEMENTS PREALABLES A L'IMPORTATION

La pratique recommandée 4.7 est modifiée de la façon suivante :

"4.7 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient élaborer des procédures pouvant inclure l'échange de données informatisées (EDI) pour permettre la soumission de renseignements avant l'arrivée de la cargaison et rendre ainsi possible l'utilisation de techniques sélectives, y compris l'analyse des risques, afin de faciliter le dédouanement."

4 Chapitre 3 - PASSAGERS EN CROISIERE

La pratique recommandée 3.32 est modifiée de la façon suivante :

"3.32 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent pas être tenus de fournir une déclaration écrite pour leurs effets personnels. Dans le cas toutefois d'articles mettant en

jeu un montant élevé de droits de douane et autres taxes et droits, une déclaration écrite et une garantie peuvent être requises."

5 Chapitre 3 - PERSONNES NON ADMISSIBLES

Ajouter de nouvelles normes libellées comme suit :

- 1 "3.3.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent accepter aux fins de vérification une personne qui a été refoulée de son point de débarquement après avoir été jugée non admissible si cette personne avait embarqué alors qu'elle se trouvait sur leur territoire. Les Gouvernements contractants ne doivent pas renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

Note 1 : Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les pouvoirs publics de soumettre à des vérifications plus poussées les personnes non admissibles qui ont été refoulées, afin de déterminer si elles peuvent finalement être admises sur le territoire de l'Etat ou de prendre des mesures en vue de les transférer, de les renvoyer ou de les expulser vers un Etat dont elles ont la nationalité ou dans lequel elles sont admissibles. Si une personne jugée non admissible a perdu ou détruit son titre de voyage, le Gouvernement contractant intéressé accepte en remplacement un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les pouvoirs publics du Gouvernement contractant où cette personne a été jugée non admissible.

Note 2 : Les dispositions de la norme ou de la note 1 ne doivent pas être interprétées comme étant en contradiction avec celles de la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et du Protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, qui ont trait à l'interdiction d'expulser ou de rapatrier un réfugié."

- 2 "3.3.3 Norme. L'obligation incombant à un armateur de transporter une personne hors du territoire d'un Etat cesse dès que cette personne est effectivement admise dans cet Etat."
- 3 "3.3.4 Norme. Les Gouvernements contractants et les armateurs doivent, dans la mesure du possible, coopérer pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas."

6 Chapitre 3 - ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITES D'IMMIGRATION AVANT L'ARRIVEE

Ajouter une nouvelle pratique recommandée libellée comme suit :

"3.49 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient prévoir un système qui permette aux équipages de navires faisant régulièrement escale dans leurs ports d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre temporairement à terre. Lorsqu'un navire n'a pas un dossier défavorable en matière d'immigration et qu'il est représenté localement par un armateur ou par un agent de l'armateur ayant une bonne réputation, les pouvoirs publics, après avoir constaté que les renseignements exigés par eux avant l'arrivée du navire sont satisfaisants, devraient normalement autoriser celui-ci à se rendre directement à son poste de mouillage et ne pas le soumettre à d'autres formalités ordinaires d'immigration, sauf décision contraire de leur part."

No. 9464. INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ELIMINATION OF ALL FORMS OF RACIAL DISCRIMINATION. OPENED FOR SIGNATURE AT NEW YORK ON 7 MARCH 1966¹

N° 9464. CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'ÉLIMINATION DE TOUTES LES FORMES DE DISCRIMINATION RACIALE. OUVERTE À LA SIGNATURE À NEW YORK LE 7 MARS 1966¹

ACCESSION

Instrument deposited on:
23 September 1997

SAUDI ARABIA

(With effect from 23 October 1997.)

With the following reservations:

ADHÉSION

Instrument déposé le :
23 septembre 1997

ARABIE SAOUDITE

(Avec effet au 23 octobre 1997.)

Avec les réserves suivantes :

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

... وتنفيذ احكامها بما لايتعارض مع أحكام
الشريعة الاسلامية مع التحفظ التالي:
" ان المملكة غير ملزمة بحكم المادة (٢٢) من هذه
الاتفاقية حيث ترى أن عرض أي نزاع على محكمة العدل
الدولية يجب أن يتم بموافقة الدول الأطراف في هذا النزاع".

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 660, p. 195; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 10 to 24, as well as annex A in volumes 1408, 1509, 1516, 1520, 1525, 1527, 1540, 1541, 1542, 1543, 1545, 1558, 1563, 1564, 1567, 1569, 1606, 1651, 1653, 1671, 1678, 1679, 1681, 1691, 1704, 1709, 1712, 1722, 1723, 1725, 1727, 1760, 1762, 1776, 1824, 1830, 1836, 1841, 1850, 1861, 1889, 1901, 1927, 1929, 1966 and 1989.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 660, p. 195; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 10 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1408, 1509, 1516, 1520, 1525, 1527, 1540, 1541, 1542, 1543, 1545, 1558, 1563, 1564, 1567, 1569, 1606, 1651, 1653, 1671, 1678, 1679, 1681, 1691, 1704, 1709, 1712, 1722, 1723, 1725, 1727, 1760, 1762, 1776, 1824, 1830, 1836, 1841, 1850, 1861, 1889, 1901, 1927, 1929, 1966 et 1989.

[TRANSLATION]

... to implement the provisions [of the above Convention], providing these do not conflict with the precepts of the Islamic Shariah.

The Kingdom of Saudi Arabia shall not be bound by the provisions of article 22 of this Convention, since it considers that any dispute should be referred to the International Court of Justice only with the approval of the States Parties to the dispute.

Registered ex officio on 23 September 1997.

[TRADUCTION]

... nous nous engageons à appliquer les dispositions [de la Convention susmentionnée], à condition qu'elles ne soient pas contraires à la chari'a.

Le Royaume d'Arabie saoudite ne se considère pas lié par la disposition de l'article 22 de la Convention, car il estime qu'aucun différend ne doit être porté devant la Cour internationale de Justice sans le consentement des Etats parties au conflit.

Enregistré d'office le 23 septembre 1997.

No. 14583. CONVENTION ON WETLANDS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE ESPECIALLY AS WATERFOWL HABITAT. CONCLUDED AT RAMSAR, IRAN, ON 2 FEBRUARY 1971¹

N° 14583. CONVENTION RELATIVE AUX ZONES HUMIDES D'IMPORTANCE INTERNATIONALE PARTICULIÈREMENT COMME HABITATS DES OISEAUX D'EAU [ANTÉRIEUREMENT À L'AMENDEMENT PAR PROTOCOLE DU 3 DÉCEMBRE 1982 — PRIOR TO THE AMENDMENT BY PROTOCOL OF 3 DECEMBER 1982 : « CONVENTION RELATIVE AUX ZONES HUMIDES D'IMPORTANCE INTERNATIONALE PARTICULIÈREMENT COMME HABITATS DE LA SAUVAGINE »]. CONCLUE À RAMSAR (IRAN) LE 2 FÉVRIER 1971¹

ACCESSION to the above-mentioned Convention, as amended by the Protocol of 3 December 1982²

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

20 August 1997

MONACO

(With effect from 20 December 1997.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 24 September 1997.

ADHÉSION à la Convention susmentionnée, telle qu'amendée par le Protocole du 3 décembre 1982²

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

20 août 1997

MONACO

(Avec effet au 20 décembre 1997.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 24 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 996, p. 245, vol. 1437 (rectification of authentic French text); for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 16 to 24, as well as annex A in volumes 1405, 1422, 1436, 1437, 1455, 1456, 1465, 1466, 1480, 1494, 1498, 1501, 1509, 1514, 1518, 1523, 1540, 1568, 1576, 1579, 1589, 1601, 1641, 1649, 1650, 1662, 1668, 1672, 1676, 1678, 1699, 1705, 1714, 1720, 1722, 1724, 1727, 1733, 1747, 1775, 1820, 1824, 1828, 1843, 1860, 1870, 1885, 1887, 1890, 1903, 1917, 1926, 1949, 1965, 1969, 1973, 1984 and 1988.

² *Ibid.*, vol. 1437, p. 344, and annex A in volumes 1455, 1456, 1465, 1480, 1509, 1514, 1518, 1523, 1540, 1576, 1589, 1668, 1672, 1705, 1747, 1775, 1860, 1870, 1885, 1887, 1903, 1926, 1949, 1965, 1969 and 1973.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 996, p. 245, vol. 1437 (rectification du texte authentique français); pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 16 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1405, 1422, 1436, 1437, 1455, 1456, 1465, 1466, 1480, 1494, 1498, 1501, 1509, 1514, 1518, 1523, 1540, 1568, 1576, 1579, 1589, 1601, 1641, 1649, 1650, 1662, 1668, 1672, 1676, 1678, 1699, 1705, 1714, 1720, 1722, 1724, 1727, 1733, 1747, 1775, 1820, 1824, 1828, 1843, 1860, 1870, 1885, 1887, 1890, 1903, 1917, 1926, 1949, 1965, 1969, 1973, 1984 et 1988.

² *Ibid.*, vol. 1437, p. 348, et annexe A des volumes 1455, 1456, 1465, 1480, 1509, 1514, 1518, 1523, 1540, 1576, 1589, 1668, 1672, 1705, 1747, 1775, 1860, 1870, 1885, 1887, 1903, 1926, 1949, 1965, 1969 et 1973.

ACCEPTANCE of amendments to articles 6 and 7 of 28 May 1987¹

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

20 August 1997

MONACO

(With effect from 20 December 1997.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 24 September 1997.

ACCEPTATION des amendements aux articles 6 et 7 en date du 28 mai 1987¹

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

20 août 1997

MONACO

(Avec effet au 20 décembre 1997.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 24 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1824, No. I-14583, and annex A in volumes 1860, 1870, 1885, 1887, 1890, 1903, 1917, 1949, 1969 and 1973.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1824, n° I-14583, et annexe A des volumes 1860, 1870, 1885, 1887, 1890, 1903, 1917, 1949, 1969 et 1973.

No. 14956. CONVENTION ON PSYCHOTROPIC SUBSTANCES. CONCLUDED AT VIENNA ON 21 FEBRUARY 1971¹

N° 14956. CONVENTION SUR LES SUBSTANCES PSYCHOTROPES. CONCLUE À VIENNE LE 21 FÉVRIER 1971¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

22 September 1997

LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

(With effect from 21 December 1997.)

Registered ex officio on 22 September 1997.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

22 septembre 1997

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO

(Avec effet au 21 décembre 1997.)

Enregistré d'office le 22 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1019, p. 175; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 17 to 22, and 24, as well as annex A in volumes 1405, 1422, 1433, 1436, 1444, 1446, 1480, 1486, 1492, 1501, 1512, 1515, 1546, 1547, 1551, 1558, 1559, 1563, 1566, 1567, 1577, 1578, 1588, 1589, 1591, 1593, 1606, 1647, 1667, 1679, 1684, 1695, 1703, 1712, 1714, 1717, 1719, 1723, 1724, 1727, 1728, 1732, 1733, 1734, 1745, 1760, 1763, 1768, 1774, 1775, 1777, 1828, 1846, 1856, 1870, 1884, 1887, 1890, 1893, 1894, 1912, 1918, 1920, 1927, 1953, 1968, 1976, 1979, 1980 and 1983.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1019, p. 175; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 17 à 22, et 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1405, 1422, 1433, 1436, 1444, 1446, 1480, 1486, 1492, 1501, 1512, 1515, 1546, 1547, 1551, 1558, 1559, 1563, 1566, 1567, 1577, 1578, 1588, 1589, 1591, 1593, 1606, 1647, 1667, 1679, 1684, 1695, 1703, 1712, 1714, 1717, 1719, 1723, 1724, 1727, 1728, 1732, 1733, 1734, 1745, 1760, 1763, 1768, 1774, 1775, 1777, 1828, 1846, 1856, 1870, 1884, 1887, 1890, 1893, 1894, 1912, 1918, 1920, 1927, 1953, 1968, 1976, 1979, 1980 et 1983.

No. 16041. AGREEMENT ESTABLISHING THE INTERNATIONAL FUND FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT. CONCLUDED AT ROME ON 13 JUNE 1976¹

N° 16041. ACCORD PORTANT CRÉATION DU FONDS INTERNATIONAL DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE. CONCLU À ROME LE 13 JUIN 1976¹

SUSPENSION of withdrawal²

Notification received on:

26 September 1997

TRINIDAD AND TOBAGO

Registered ex officio on 26 September 1997.

SUSPENSION de retrait²

Notification reçue le :

26 septembre 1997

TRINITÉ-ET-TOBAGO

Enregistré d'office le 26 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1059, p. 191; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 18 to 24, as well as annex A in volumes 1413, 1417, 1456, 1457, 1498, 1556, 1560, 1637, 1639, 1686, 1691, 1695, 1716, 1717, 1733, 1763, 1764, 1771, 1773, 1774, 1855, 1903, 1964, 1967 and 1968.

² *Ibid.*, vol. 1967, No. A-16041.

Vol. 1991, A-16041

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1059, p. 191; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 18 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1413, 1417, 1456, 1457, 1498, 1556, 1560, 1637, 1639, 1686, 1691, 1695, 1716, 1717, 1733, 1763, 1764, 1771, 1773, 1774, 1855, 1903, 1964, 1967 et 1968.

² *Ibid.*, vol. 1967, n° A-16041.

No. 17948. CONVENTION ON THE INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION (INMARSAT). CONCLUDED AT LONDON ON 3 SEPTEMBER 1976¹

N° 17948. CONVENTION PORTANT CRÉATION DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MARITIMES PAR SATELLITES (INMARSAT). CONCLUE À LONDRES LE 3 SEPTEMBRE 1976¹

AMENDMENTS to the above-mentioned Convention (with amendments to the Operating Agreement), adopted by the Assembly of INMARSAT on 19 January 1989

Came into force on 26 June 1997, in accordance with article 34.

Authentic texts of the amendments: English, French, Spanish and Russian.

Certified statement was registered by the International Maritime Organization on 25 September 1997.

AMENDEMENTS à la Convention susmentionnée (avec amendements à l'Accord d'exploitation), adoptés par l'Assemblée d'INMARSAT le 19 janvier 1989

Entrés en vigueur le 26 juin 1997, conformément à l'article 34.

Textes authentiques des amendements: anglais, français, espagnol et russe.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation maritime internationale le 25 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1143, p. 105; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 20 to 24, as well as annex A in volumes 1406, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1558, 1598, 1678, 1721, 1777, 1823, 1891 and 1931.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1143, p. 105; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 20 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1406, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1558, 1598, 1678, 1721, 1777, 1823, 1891 et 1931.

**AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON THE
INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE
ORGANIZATION (INMARSAT)**

PREAMBLE

The third paragraph of the Preamble is replaced by the following text:

TAKING INTO ACCOUNT that world trade is dependent upon transportation by sea, air and on land,

The seventh paragraph of the Preamble is replaced by the following text:

AFFIRMING that a maritime satellite system shall also be open for aeronautical and land mobile communications and communications on waters not part of the marine environment for the benefit of all nations,

ARTICLE 1 Definitions

Article 1, paragraph (f) is replaced by the following text:

- (f) "Ship" means a vessel of any type operating in the marine environment or on waters not part of the marine environment. It includes inter alia dynamically supported craft, submersibles, floating craft and platforms not permanently moored.

In Article 1, the following new paragraphs (i) and (j) are added:

- (i) "Mobile earth station" means an earth station in the mobile-satellite service intended to be used while in motion or during halts at unspecified points.
- (j) "Land earth station" means an earth station in the fixed-satellite service or, in some cases, in the mobile-satellite service, located at a specified fixed point or within a specified area on land to provide a feeder link for the mobile-satellite service.

ARTICLE 3 Purpose

Article 3, paragraphs (1) and (2) are replaced by the following text:

(1) The purpose of the Organization is to make provision for the space segment necessary for improving maritime communications and, as practicable, aeronautical and land mobile communications and communications on waters not part of the marine environment, thereby assisting in improving communications for distress and safety of life, communications for air traffic services, the efficiency and management of transportation by sea, air and on land, maritime, aeronautical and other mobile public correspondence services and radiodetermination capabilities.

(2) The Organization shall seek to serve all areas where there is need for maritime, aeronautical and other mobile communications.

ARTICLE 7 Access to Space Segment

Article 7, paragraphs (1), (2) and (3) are replaced by the following text:

(1) The INMARSAT space segment shall be open for use by ships and aircraft of all nations and by mobile earth stations on land on conditions to be determined by the Council. In determining such conditions, the Council shall not discriminate among ships or aircraft or mobile earth stations on land on the basis of nationality.

(2) The Council may permit access to the INMARSAT space segment by earth stations located on structures operating in the marine environment other than ships and by mobile earth stations at fixed locations on land, if and as long as the operation of such earth stations would not have a significantly adverse effect on the provision of mobile-satellite services.

(3) Land earth stations communicating via the INMARSAT space segment shall be located on land territory under the jurisdiction of a Party and shall be wholly owned by Parties or entities subject to their jurisdiction. The Council may authorize otherwise if it finds this to be in the interests of the Organization.

In Article 7, the following paragraph (4) is added:

(4) Use of the INMARSAT space segment by mobile earth stations within land territory under the jurisdiction of a State shall be subject to the regulations governing radiocommunications of that State, and shall not be detrimental to that State's security.

ARTICLE 12 Assembly - Functions

Article 12, sub-paragraph (1)(c) is replaced by the following text:

- (c) Authorize, on the recommendation of the Council, the establishment of additional space segment facilities the special or primary purpose of which is to provide radiodetermination, distress or safety services. However, the space segment facilities established to provide maritime, aeronautical and other mobile public correspondence services can be used for telecommunications for distress, safety and radiodetermination purposes without such authorization.

ARTICLE 15 Council - Functions

Article 15, paragraphs (a), (c) and (b) are replaced by the following text:

- (a) Determination of maritime, aeronautical and other mobile satellite telecommunications requirements and adoption of policies, plans, programmes, procedures and measures for the design, development, construction, establishment, acquisition by purchase or lease, operation, maintenance and utilization of the INMARSAT space segment, including the procurement of any necessary launch services to meet such requirements.

- (c) Adoption of criteria and procedures for approval of land earth stations, mobile earth stations, and earth stations on structures in the marine environment for access to the INMARSAT space segment and for verification and monitoring of performance of earth stations having access to and utilization of the INMARSAT space segment. For mobile earth stations, the criteria should be in sufficient detail for use by national licensing authorities, at their discretion, for type-approval purposes.
- (h) Determination of arrangements for consultation on a continuing basis with bodies recognized by the Council as representing shipowners, aircraft and land transport operators, maritime, aeronautical and land transport personnel and other users of maritime, aeronautical and other mobile telecommunications.

ARTICLE 21 Inventions and Technical Information

Article 21, sub-paragraphs 2(b) and 7(b)(i) are replaced by the following text:

- (2) (b) The right to disclose and to have disclosed to Parties and Signatories and others within the jurisdiction of any Party such inventions and technical information, and to use and to authorize and to have authorized Parties and Signatories and such others to use such invention and technical information without payment in connexion with the INMARSAT space segment and any mobile earth station or land earth station operating in conjunction therewith.
- (7) (b) (i) Without payment in connexion with the INMARSAT space segment or any land earth station or mobile earth station operating in conjunction therewith;

ARTICLE 32 Signature and Ratification

Article 32, paragraph (3) is replaced by the following text:

- (3) On becoming a Party to this Convention, or at any time thereafter, a State may declare, by written notification to the Depositary, to which Registers of ships, to which aircraft and mobile earth stations on land operating under its authority, and to which land earth stations under its jurisdiction, the Convention shall apply.

**AMENDMENTS TO THE OPERATING AGREEMENT ON THE
INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION (INMARSAT)**

ARTICLE V Investment Shares

Article V, paragraph (2) is replaced by the following text:

(2) For the purpose of determining investment shares, utilization in both directions shall be divided into two equal parts, a mobile earth station part and a land part. The part associated with the ship or aircraft or mobile earth station on land where the traffic originates or terminates shall be attributed to the Signatory of the Party under whose authority the ship or aircraft or mobile earth station on land is operating. The part associated with the land territory where the traffic originates or terminates shall be attributed to the Signatory of the Party in whose territory the traffic originates or terminates. However, where, for any Signatory, the ratio of the mobile earth station parts to the land parts exceeds 20:1, that Signatory shall, upon application to the Council, be attributed a utilization equivalent to twice the land part or an investment share of 0.1 per cent, whichever is higher. Structures operating in the marine environment, for which access to the INMARSAT space segment has been permitted by the Council, shall be considered as ships for the purpose of this paragraph.

ARTICLE XIV Earth Station Approval

Article XIV, paragraph (2) is replaced by the following text:

(2) Any application for such approval shall be submitted to the Organization by the Signatory of the Party in whose territory the land earth station is or will be located, or by the Party or the Signatory of the Party under whose authority the mobile earth station or the earth station on a structure operating in the marine environment is licensed or, with respect to land earth stations and mobile earth stations located in a territory or on a ship or an aircraft or an earth station on a structure operating in the marine environment not under the jurisdiction of a Party, by an authorized telecommunications entity.

**AMENDEMENTS DE LA
CONVENTION PORTANT CREATION DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE
DE TELECOMMUNICATIONS MARITIMES PAR SATELLITES (INMARSAT)**

PREAMBULE

Le troisième paragraphe de la Préambule est remplacé par le texte suivant:

TENANT COMPTE du fait que le commerce mondial est tributaire des transports par mer, par air et par terre,

Le septième paragraphe de la Préambule est remplacé par le texte suivant:

DECLARANT qu'un système maritime à satellites doit être également ouvert aux communications aéronautiques et mobiles terrestres, ainsi qu'aux communications dans les eaux ne faisant pas partie du milieu marin, pour le bien de tous les pays,

ARTICLE 1 Définitions

Le paragraphe (f) de l'article 1 est remplacé par le texte suivant:

- (f) Le terme "navire" désigne un bâtiment de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin ou dans les eaux ne faisant pas partie du milieu marin et englobe, entre autres, les engins à portance dynamique, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes non ancrées de manière permanente.

A la fin de l'article 1, les nouvelles définitions ci-après sont ajoutées:

- (i) Le terme "station terrienne mobile" désigne une station terrienne du service mobile par satellites destinée à être utilisée lorsqu'elle est en mouvement, ou pendant des haltes en des points non déterminés.
- (j) Le terme "station terrienne terrestre" désigne une station terrienne du service fixe par satellites ou, dans certains cas, du service mobile par satellites, située en un point déterminé du sol ou à l'intérieur d'une zone déterminée au sol et destinée à assurer la liaison de connexion du service mobile par satellites.

ARTICLE 3 Objectif

Les paragraphes 1) et 2) de l'article 3 sont remplacés par le texte suivant:

- (1) L'objectif de l'Organisation est de mettre en place le secteur spatial nécessaire pour améliorer les communications maritimes et, dans la mesure du possible, les communications aéronautiques et mobiles terrestres, ainsi qu'aux communications dans les eaux ne faisant pas partie du milieu marin, contribuant ainsi à améliorer les communications de détresse et les communications pour la sauvegarde de la vie humaine, les communications pour les services de la circulation aérienne, ainsi que l'efficacité et la gestion des transports par mer, par air et par terre, les services maritimes, aéronautiques et autres services mobiles de correspondance publique et les possibilités de radiorepérage.

(2) L'Organisation vise à desservir toutes les zones dans lesquelles le besoin de communications maritimes, aéronautiques et autres communications mobiles se fait sentir.

ARTICLE 7 Accès au secteur spatial

Les paragraphes 1), 2) et 3) de l'article 7 sont remplacés par le texte suivant:

(1) Le secteur spatial d'INMARSAT est ouvert aux navires et aux aéronefs de toutes les nations et aux stations terriennes mobiles à terre suivant des conditions à fixer par le Conseil. En fixant ces conditions, le Conseil ne doit pas discriminer entre navires, entre aéronefs ou entre stations terriennes mobiles à terre pour des raisons de nationalité.

(2) Le Conseil peut autoriser l'accès au secteur spatial d'INMARSAT de stations terriennes situées sur des structures exploitées en milieu marin, autres que les navires, et de stations terriennes mobiles situées sur des points fixes du sol, à condition et tant que l'exploitation de ces stations terriennes ne risque pas d'entraver de façon sensible la fourniture des services mobiles par satellites.

(3) Les stations terriennes terrestres communiquant par le secteur spatial d'INMARSAT doivent être situées sur un territoire terrestre placé sous la juridiction d'une Partie et les Parties ou des organismes relevant de leur juridiction doivent en avoir l'entière propriété. Le Conseil peut autoriser une dérogation à cette règle s'il estime que ce serait dans l'intérêt de l'Organisation.

A la fin de l'article 7, le nouveau paragraphe ci-après est ajouté:

(4) L'utilisation du secteur spatial d'INMARSAT par des stations terriennes mobiles situées dans les limites d'un territoire terrestre placé sous la juridiction d'un Etat est soumise aux règles applicables aux radiocommunications de cet Etat et ne doit pas porter préjudice à la sécurité de cet Etat.

ARTICLE 12 Assemblée - Fonctions

Le sous-paragraphe 1)c) de l'article 12 est remplacé par le texte suivant:

- (c) Elle autorise, sur recommandation du Conseil, la mise en place d'installations additionnelles du secteur spatial ayant pour objectif particulier ou primordial d'assurer des services de radiorepérage, de détresse ou de sécurité. Toutefois, les installations du secteur spatial mises en place pour assurer des services maritimes et aéronautiques et d'autres services mobiles de correspondance publique peuvent être utilisées sans cette autorisation pour les télécommunications à des fins de détresse, de sécurité et de radiorepérage.

ARTICLE 15 Conseil - Fonctions

Les paragraphes a), c) et h) de l'article 15 sont remplacés par le texte suivant:

- (a) Il détermine les besoins en matière de télécommunications maritimes, aéronautiques et autres télécommunications mobiles par satellites et il adopte

les politiques, les plans, les programmes, les procédures et les mesures concernant la conception, la mise au point, la construction, la mise en place, l'acquisition par voie d'achat ou de bail, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation du secteur spatial d'INMARSAT, y compris la passation de marchés en vue d'assurer tous services nécessaires de lancement afin de répondre à ces besoins.

- (c) Il adopte les critères et procédures d'approbation des stations terriennes terrestres, des stations terriennes mobiles et des stations terriennes de structures en milieu marin devant avoir accès au secteur spatial d'INMARSAT, ainsi que de vérification et de surveillance du fonctionnement des stations terriennes qui ont accès à ce secteur et en font usage. Dans le cas des stations terriennes mobiles, les critères doivent être suffisamment précis pour que les autorités nationales chargées de la délivrance des licences d'exploitation puissent les utiliser à leur gré, en vue de l'approbation par type.
- (h) Il arrête les dispositions à prendre pour la consultation sur une base permanente d'organismes agréés par le Conseil comme représentant les propriétaires de navires, les exploitants d'aéronefs et les transporteurs terrestres, le personnel des transports maritimes, aéronautiques et terrestres et d'autres usagers des télécommunications maritimes et aéronautiques et autres télécommunications mobiles.

ARTICLE 21 Inventions et renseignements techniques

Les sous-paragraphes 2)b) et 7)b)(i) sont remplacés par le texte suivant:

- (2) (b) Le droit de communiquer et de faire communiquer ces inventions et ces renseignements techniques aux Parties, aux Signataires et à toutes autres personnes relevant de la juridiction de toute Partie, ainsi que le droit d'utiliser, d'autoriser ou de faire autoriser des Parties, des Signataires et de telles autres personnes à utiliser ces inventions et renseignements techniques sans redevance relativement au secteur spatial d'INMARSAT et à toute station terrienne mobile ou station terrienne terrestre fonctionnant en liaison avec celui-ci.
- (7) (b) (i) Sans redevance relativement au secteur spatial d'INMARSAT ou à toute autre station terrienne terrestre ou station terrienne mobile fonctionnant en liaison avec celui-ci;

ARTICLE 32 Signature et ratification

Le paragraphe 3) de l'article 32 est remplacé par le texte suivant:

- (3) Lorsqu'il devient Partie à la présente Convention ou à tout moment après cette date, un Etat peut faire connaître, par notification écrite adressée au Dépositaire, quels sont les registres maritimes, les aéronefs et les stations terriennes mobiles à terre relevant de son autorité et les stations terriennes terrestres placées sous sa juridiction auxquels la Convention s'applique.

**AMENDEMENTS DE L'ACCORD D'EXPLOITATION RELATIF
A L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE TELECOMMUNICATIONS
MARITIMES PAR SATELLITES (INMARSAT)**

ARTICLE V Parts d'investissement

Le paragraphe 2) de l'article V est remplacé par le texte suivant:

(2) Pour la détermination des parts d'investissement, l'utilisation dans les deux sens est divisée en deux parts égales, une part correspondant à la station terrienne mobile et une part correspondant au territoire. La part correspondant au navire ou à l'aéronef ou à la station terrienne mobile à terre dont provient le trafic ou à destination duquel il est effectué est affectée au Signataire désigné par la Partie qui exerce son autorité sur le navire ou l'aéronef ou la station terrienne mobile à terre. La part correspondant au territoire du pays dont provient le trafic ou à destination duquel il est effectué est affectée au Signataire désigné par la Partie correspondant au territoire dont le trafic provient ou à destination duquel il est effectué. Toutefois, lorsque pour un Signataire donné, le rapport entre les parts correspondant à la station terrienne mobile et les parts correspondant au territoire est supérieur à 20 : 1, ce Signataire se voit affecter, après en avoir fait la demande au Conseil, une utilisation équivalant à deux fois la part correspondant au territoire ou à une part d'investissement de 0,1 p. 100, si celle-ci est plus élevée. Aux fins du présent paragraphe, on considère comme des navires les structures exploitées en milieu marin pour lesquelles le Conseil a autorisé l'accès au secteur spatial d'INMARSAT.

ARTICLE XIV Approbation des stations terriennes

Le paragraphe 2) de l'article XIV est remplacé par le texte suivant:

(2) Toute demande d'approbation d'une telle station est soumise à l'Organisation par le Signataire désigné par la Partie sur le territoire de laquelle la station terrienne terrestre est ou doit être située, ou par la Partie ou le Signataire désigné par la Partie sous l'autorité de laquelle la station terrienne mobile ou la station terrienne située sur une structure exploitée en milieu marin obtient sa licence ou, dans le cas de stations terriennes terrestres et de stations terriennes mobiles situées sur un territoire, un navire, un aéronef ou dans une station terrienne sur une structure exploitée en milieu marin qui n'est pas sous la juridiction d'une Partie, par un organisme de télécommunications autorisé.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
МОРСКОЙ СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ (ИНМАРСАТ)

Преамбула

Третий абзац Преамбулы заменяется следующим:

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что мировая торговля зависит от морских, воздушных и наземных перевозок,

Седьмой абзац Преамбулы заменяется следующим:

ПОДТВЕРЖДАЯ, что система морской спутниковой связи должна быть открыта также для воздушной и сухопутной подвижной связи, и связи в водах, не являющихся частью морской среды, на благо всех государств,

статья 1 — Определения

Статья 1, абзац (f) заменяется следующим:

- (f) "Судно" означает судно любого типа, эксплуатируемое в морской среде или в водах, не являющихся частью морской среды. Оно включает, в частности, суда с динамическими принципами поддержания, подводные суда, плавучие средства и не постоянно закрепленные платформы.

Два новых абзаца (i) и (j) добавляются к Статье 1:

- (i) "Подвижная земная станция" означает земную станцию в подвижной спутниковой службе, предназначенную для использования во время движения или во время остановок в неопределенных пунктах.
- (j) "Сухопутная земная станция" означает земную станцию в фиксированной спутниковой службе или, в некоторых случаях, подвижной спутниковой службе, расположенную в определенном фиксированном пункте или в определенном районе на суше, для обеспечения фидерной линии связи для подвижной спутниковой службы.

Статья 3 — Цель

Пункты (1) и (2) статьи 3 Конвенции заменяются следующим:

- (1) Целью Организации является обеспечение космического сегмента, необходимого для улучшения морской связи и, где это целесообразно, воздушной и сухопутной подвижной связи и связи в водах, не являющихся частью морской среды, содействуя тем самым улучшению связи для оповещения о бедствиях и обеспечения охраны человеческой жизни, связи для службы воздушного движения, повышению эффективности и управления морских, воздушных и наземных перевозок, совершенствованию служб морской, воздушной и другой подвижной общественной корреспонденции и возможностей радиоопределения.

- (2) Организация стремится обслуживать все районы, где имеется потребность в морской, воздушной и другой подвижной связи.

Статья 7 — Доступ к космическому сегменту

Пункты (1), (2) и (3) статьи 7 заменяются следующим:

- (1) Космический сегмент ИНМАРСАТ открыт для пользования морскими и воздушными судами всех государств и подвижными земными станциями на суше и на условиях, определенных Советом. При определении таких условий Совет не должен проводить дискриминации по национальному признаку в отношении морских или воздушных судов или подвижных земных станций на суше.
- (2) Совет может разрешать доступ к космическому сегменту ИНМАРСАТа земным станциям, расположенным на сооружениях, не являющихся судами, но эксплуатируемых в морской среде, и подвижным земным станциям в фиксированных местоположениях на суше, поскольку и когда работа таких земных станций не будет иметь существенного неблагоприятного воздействия на обеспечение подвижной спутниковой службы.
- (3) Сухопутные земные станции, работающие через космический сегмент ИНМАРСАТа, размещаются в пределах сухопутной территории, находящейся под юрисдикцией какой-либо Стороны, и являются полной собственностью Сторон или организаций, подчиненных их юрисдикции. Совет может выдать и иные разрешения, если он сочтет это выгодным для Организации.

В конце статьи 7 включить следующее новое определение:

- (4) Использование космического сегмента ИНМАРСАТа подвижными земными станциями в пределах сухопутной территории, находящейся под юрисдикцией какого-либо государства, определяется правилами, регулирующими радиосвязь этого государства, и не должно наносить ущерба безопасности этого государства.

Статья 12 — Ассамблея — функции

Подпункт (1)(с) статьи 12 заменяется следующим:

- (с) Выдача разрешений, по рекомендации Совета, на создание дополнительных средств космического сегмента, особой или первоочередной целью которых должно быть обеспечение служб радиоопределения, оповещения о бедствиях и безопасности. Однако средства космического сегмента, созданные для целей обеспечения служб морской, воздушной и другой подвижной общественной корреспонденции, могут быть использованы для связи в целях оповещения о бедствиях, безопасности и радиоопределения без выдачи таких разрешений.

Статья 15 — Совет — функции

Пункты (а), (с) и (h) статьи 15 заменяются следующим:

- (а) Определение требований, предъявляемых к морской, воздушной и другой подвижной спутниковой связи, и принятие политики, планов, программ, порядка и мер для проектирования, разработки, сооружения, размещения,

приобретения путем закупки или аренды, эксплуатации, технического обслуживания и пользования космического сегмента ИНМАРСАТа, включая приобретение любых необходимых для запуска услуг, отвечающих таким требованиям.

- (с) Принятие критериев и порядка выдачи сухопутным земным станциям, подвижным земным станциям на сооружениях в морской среде на доступ к космическому сегменту ИНМАРСАТа, а также для проверки и наблюдения за работой земных станций, получивших разрешение на доступ и пользование космическим сегментом ИНМАРСАТа. Для подвижных земных станций такие критерии должны быть достаточно детализированы с тем, чтобы разрешающие эксплуатацию национальные администрации могли их использовать по своему усмотрению в целях выдачи типового разрешения.

Определение мероприятий для проведения консультаций на постоянной основе с организациями, признанными Советом в качестве представителей судовладельцев, операторов воздушных судов и наземного транспорта, персонала морского, воздушного и наземного транспорта и других пользователей морской, воздушной и другой подвижной связи.

Статья 21 - Изобретения и техническая информация

Подпункты 2(b) и 7(b)(i) статьи 21 заменяются следующими:

- (2)
- (b) Право раскрывать или поручать раскрывать такие изобретения и техническую информацию Сторонам и Участникам и другим лицам, находящимся под юрисдикцией любой Стороны, а также право использовать и разрешать или поручать разрешать Сторонам и Участникам и таким другим лицам использовать такие изобретения и техническую информацию бесплатно в связи с космическим сегментом ИНМАРСАТа и любой работающей через него подвижной земной станцией или сухопутной земной станцией.
- (7)
- (b) (i) Бесплатно в связи с космическим сегментом ИНМАРСАТа или любой работающей через него сухопутной земной станцией или подвижной земной станцией.

Статья 32 - Подписание и ратификация

Пункт (3) статьи 32 заменяется следующим:

- (3) Со дня, когда государство становится Стороной настоящей Конвенции, или в любое время после этого, оно может заявить путем письменного уведомления Депозитария, к каким Регистрам судов, летательным аппаратам и подвижным земным станциям на суше, эксплуатируемым с его разрешения, и сухопутным земным станциям, находящимся под его юрисдикцией, применяется настоящая Конвенция.

ПОПРАВКИ К ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКОЙ СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ
(ИНМАРСАТ)

Статья V - Долевое участие в капитале

Пункт (2) статьи V заменяется следующим:

- (2) В целях определения долевого участия пользование сегментом в обоих направлениях разделяется на две равные части: часть, связанную с подвижной земной станцией, и сухопутную часть. Часть, связанная с морским или воздушным судном или подвижной земной станцией на суше, включающая исходящие и входящие сообщения, относится к тому Участнику Стороны, с разрешения которой эксплуатируется данное морское или воздушное судно или подвижная земная станция на суше. Часть, связанная с сухопутной территорией, включающая исходящие и входящие сообщения, относится к тому Участнику Стороны, с территории которой исходят или на территорию которой поступают сообщения. Однако, если для какого-либо Участника соотношение между частью, связанной с подвижной земной станцией, и сухопутной частью превысит 20:1, этот Участник, после обращения в Совет, относит на себя пользование сегментом, эквивалентным двум сухопутным частям или долевого участию в размере 0,1%, в зависимости от того, какая из этих величин будет большей. Сооружения, эксплуатируемые в морской среде, для которых доступ к космическому сегменту ИНМАРСАТ разрешен Советом, рассматриваются как суда с целью применения к ним настоящего пункта.

Статья XIV - Разрешение для земных станций

Пункт (2) статьи XIV заменяется следующим:

- (2) Любая заявка на получение такого разрешения подается в Организацию Участником Стороны, на территории которой расположена или будет расположена сухопутная земная станция, или самой Стороной или Участником Стороны, с разрешения которой работает подвижная земная станция или земная станция на сооружении, эксплуатируемом в морской среде, или уполномоченной организацией электросвязи - в отношении сухопутных земных станций и подвижных земных станций, расположенных на территории, морском или воздушном судне, или земной станции на сооружении, эксплуатируемом в морской среде, которые не находятся под юрисдикцией какой-либо Стороны.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**ENMIENDAS AL CONVENIO
CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DE
TELECOMUNICACIONES MARITIMAS POR SATELITE (INMARSAT)**

PREAMBULO

El tercer párrafo del preámbulo, se sustituye por el siguiente:

CONSIDERANDO que el comercio mundial depende del transporte marítimo, aéreo y terrestre,

El séptimo párrafo del preámbulo, se sustituye por el siguiente:

AFIRMANDO que el sistema de satélites marítimos estará también abierto a las comunicaciones aeronáuticas y a las del servicio móvil terrestre, así como a las comunicaciones en aguas que no formen parte del medio marino, en beneficio de todas las naciones.

ARTICULO 1 Definiciones

El punto f) del Artículo 1, se sustituye por el siguiente:

- f) por "barco", todo tipo de embarcación que opere en el medio marino o en aguas que no formen parte de éste. El término comprende, entre otros, las embarcaciones de sustentación dinámica, sumergibles, artefactos flotantes y plataformas no fondeadas permanentemente.

Al final del Artículo 1, se añaden los nuevos puntos i) y j):

- i) por "estación terrena móvil", una estación terrena del servicio móvil por satélite, destinada a ser utilizada en movimiento o mientras esté detenida en puntos no determinados;
- j) por "estación terrena terrestre", una estación terrena del servicio fijo por satélite o, en ciertos casos, del servicio móvil por satélite, situada en un punto determinado o en una zona determinada en tierra, y destinada a asegurar el enlace de conexión del servicio móvil por satélite.

ARTICULO 3 Finalidad

Los puntos 1) y 2) del Artículo 3, se sustituyen por los siguientes:

- 1) La finalidad de la Organización sera provocer el segmento espacial necesario para perfeccionar las comunicaciones marítimas y, en la medida de lo posible, las aeronáuticas y las del servicio móvil terrestre, así como las comunicaciones en aguas que no formen parte del medio marino, contribuyendo así a mejorar las comunicaciones de socorro y las destinadas a la seguridad de la vida humana, las comunicaciones para los servicios de tráfico aéreo, el rendimiento y la explotación del transporte marítimo, aéreo y terrestre, los servicios marítimos, aeronáuticos y otros servicios móviles de correspondencia pública, y los medios de radiodeterminación.

- 2) La Organización procurará atender todas las zonas en que haya necesidad de mantener comunicaciones marítimas, aeronáuticas y otras comunicaciones móviles.

ARTICULO 7 Acceso al segmento espacial

Los puntos 1), 2) y 3) del Artículo 7, se sustituyen por los siguientes:

1) El segmento espacial de INMARSAT estará abierto para su utilización por barcos y aeronaves de todas las naciones, y por estaciones terrenas móviles situadas en tierra, en las condiciones que determine el Consejo. Al determinar estas condiciones, el Consejo no discriminará por razones de nacionalidad a barcos, aeronaves o estaciones terrenas móviles situadas en tierra.

2) El Consejo podrá autorizar el acceso al segmento espacial de INMARSAT de estaciones terrenas situadas sobre estructuras que operen en el medio marino y que no sean barcos y estaciones terrenas móviles situadas en un punto fijo en tierra, siempre y cuando la explotación de dichas estaciones terrenas no tenga consecuencias negativas notables en cuanto a la prestación de servicios móviles por satélite.

3) Las estaciones terrenas terrestres que comuniquen por conducto del segmento espacial de INMARSAT estarán situadas en territorio sometido a la jurisdicción de una Parte y serán propiedad total de Partes o de entidades sujetas a la jurisdicción de éstas. El Consejo podrá autorizar otra cosa si entiende que ello redundaría en beneficio de la Organización.

Al final del Artículo 7, se añade el nuevo punto h):

4) La utilización del segmento espacial de INMARSAT por estaciones terrenas móviles situadas en territorio terrestre sometido a la jurisdicción de un Estado se sujetará a los reglamentos por los que se rijan las radiocomunicaciones en ese Estado, y no redundará en perjuicio de la seguridad de éste.

ARTICULO 12 Asamblea: funciones

El punto 1)c) del Artículo 12, se sustituye por el siguiente:

- c) autorizar, previa recomendación del Consejo, el establecimiento de instalaciones adicionales de segmento espacial cuyo propósito especial o primordial sea proveer servicios de radiodeterminación, de socorro y de seguridad. Sin embargo, las instalaciones de segmento espacial establecidas para proveer servicios marítimos, aeronáuticos y otros servicios móviles de correspondencia pública podrán utilizarse para las telecomunicaciones destinadas a operaciones de socorro, seguridad y radiodeterminación, sin dicha autorización;

ARTICULO 15 Consejo: funciones

Los puntos a), c) y h) del Artículo 15, se sustituyen por los siguientes:

- a) determinación de las necesidades que pueda haber de telecomunicaciones marítimas y aeronáuticas, y de otras telecomunicaciones móviles por satélite, y adopción de políticas de actuación, planes, programas, procedimientos y medidas relativos al proyecto, el desarrollo, la construcción, el establecimiento, la obtención mediante compra o arrendamiento, la explotación, el mantenimiento y la utilización del segmento espacial de INMARSAT, incluida la adquisición de los servicios de lanzamiento precisos para satisfacer tales necesidades;
- c) adopción de criterios y procedimientos para la aprobación de estaciones terrenas terrestres, estaciones terrenas móviles y estaciones terrenas situadas sobre estructuras emplazadas en el medio marino, destinadas al acceso al segmento espacial de INMARSAT, así como para la verificación y comprobación del funcionamiento de las estaciones terrenas que tengan acceso a dicho segmento y lo utilicen. Los criterios relativos a las estaciones terrenas móviles deberán ser lo bastante detallados como para que las autoridades nacionales otorgantes de las licencias de explotación puedan utilizarlos, a su discreción, a fines de aprobación por prototipo;
- h) determinación de las medidas pertinentes para disponer de un régimen de consulta permanente con los organismos que el Consejo reconozca como representantes de los propietarios de barcos, de los explotadores de aeronaves y del transporte terrestre, del personal marítimo, aeronáutico y del transporte terrestre, y de otros usuarios de telecomunicaciones marítimas, aeronáuticas y de otros servicios móviles;

ARTICULO 21 Inventiones e información técnica

Los puntos 2)b) y 7)b)i) del Artículo 21, se sustituyen por los siguientes:

- 2) b) el derecho, sin pago alguno, de revelar y hacer que se revelen estas inventiones e información técnica a las Partes, a los Signatarios y a otras personas sometidas a la jurisdicción de cualquier Parte, y el de utilizar tales inventiones e información técnica, en relación con el segmento espacial de INMARSAT y toda estación terrena móvil o terrena terrestre que opere en asociación con dicho segmento, así como el de autorizar y hacer que se autorice a las Partes, a los Signatarios y a las otras personas mencionadas a que utilicen dichas inventiones e información.
- 7) b) i) sin pago alguno, en relación con el segmento espacial de INMARSAT o con cualquier estación terrena terrestre o terrena móvil que opere con el mismo;

ARTICULO 32 Firma y ratificación

El punto 3) del Artículo 32, se sustituye por el siguiente:

- 3) Un Estado, al constituirse en Parte en el presente Convenio, o en cualquier momento posterior, podrá declarar, por medio de notificación escrita dirigida al Depositario, a qué Registros de barcos, a qué aeronaves y estaciones terrenas móviles en tierra que operan bajo su jurisdicción y a qué estaciones terrenas terrestres sometidas a su jurisdicción será aplicable el presente Convenio.

**ENMIENDAS AL ACUERDO DE EXPLOTACION
DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES
MARITIMAS POR SATELITE (INMARSAT)**

ARTICULO V Participaciones en la inversión

El punto 2) del Artículo V, se sustituye por el siguiente:

2) Para determinar las participaciones en la inversión, la utilización en ambas direcciones se dividirá en dos partes iguales, una de estación terrena móvil y otra terrestre. La parte vinculada al barco o a la aeronave o a la estación terrena móvil situada en tierra en que se origine o termine el tráfico será atribuida al Signatario designado por la Parte con cuya autoridad esté operando el barco o la aeronave o la estación terrestre móvil situada en tierra. La parte vinculada a la zona terrestre en que se origine o termine el tráfico será asignada al Signatario designado por la Parte en cuyo territorio se origine o termine el tráfico. No obstante, cuando para cualquier Signatario, la relación entre las partes vinculadas a la estación terrena móvil y las partes vinculadas al territorio sea de más de 20:1, al Signatario se le asignará, previa solicitud al Consejo, una utilización equivalente al doble de la parte vinculada al territorio o a un 0,1 por ciento de las participaciones en la inversión, si esto representa un valor mayor. A los efectos del presente párrafo, las estructuras que operen en el medio marino para las cuales el Consejo haya autorizado el acceso al segmento espacial de INMARSAT, serán consideradas como barcos.

ARTICULO XIV Aprobación de estaciones terrenas

El punto 2) del Artículo XIV, se sustituye por el siguiente:

2) Toda solicitud de dicha aprobación será presentada a la Organización por el Signatario designado por la Parte en cuyo territorio esté situada o vaya a situarse la estación terrena terrestre, o por la Parte o el Signatario designado por la Parte con cuya autoridad se otorgue la licencia correspondiente a una estación terrena móvil o a una estación terrena situada en una estructura que opere en el medio marino o, con respecto a las estaciones terrenas terrestres y a las terrenas móviles situadas en un territorio, en un barco o en una aeronave, o a una estación terrena situada en una estructura que opere en el medio marino fuera de la jurisdicción de una Parte, por una entidad de telecomunicaciones autorizada.

No. 18961. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974. CONCLUDED AT LONDON ON 1 NOVEMBER 1974¹

N° 18961. CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER. CONCLUE À LONDRES LE 1^{er} NOVEMBRE 1974¹

AMENDMENTS to the annex to the above-mentioned Convention

The amendments were adopted on 29 November 1995 by resolution 1 of the Conference of the Contracting Parties, in accordance with article VIII (c) of the Convention.

They came into force on 1 July 1997, in accordance with article VIII of the said Convention.

Authentic texts of the amendments: Chinese, English, French, Russian and Spanish.

Certified statement was registered by the International Maritime Organization on 29 September 1997.

AMENDEMENTS à l'annexe de la Convention susmentionnée

Les amendements ont été adoptés le 29 novembre 1995 par la résolution 1 de la Conférence des Parties contractantes, conformément au paragraphe c de l'article VIII de la Convention.

Ils sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1997, conformément à l'article VIII de ladite Convention.

Textes authentiques des amendements: chinois, anglais, français, russe et espagnol.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation maritime internationale le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 2 (authentic Chinese and English texts); vol. 1185, p. 2 (authentic French, Russian and Spanish texts); vol. 1300, p. 391 (rectification of the authentic English, French, Russian and Spanish texts); vol. 1331, p. 400 (rectification of the authentic Chinese text); for the texts of the amendments of 20 November 1981, see vol. 1370, p. 2 (Chinese and English); vol. 1371, p. 2 (French and Russian), and vol. 1372, p. 61 (Spanish); vol. 1402, p. 375 (rectification of the authentic English, French, Russian and Spanish texts of the amendments of 20 November 1981); vol. 1419, p. 398 (rectification of the authentic English text of the amendments of 20 November 1981, incorporated into the text of said amendments and published in vol. 1370); for the texts of the amendments of 17 June 1983, see vol. 1431, p. 2 (Chinese and English); vol. 1432, p. 2 (French and Russian); vol. 1433, p. 92 (Spanish); vol. 1484, p. 442 (rectification of the authentic Spanish text of the amendments of 20 November 1981); vol. 1522, p. 234 (amendments of 29 April 1987); vol. 1558, p. 474 (amendments of 21 April 1988); vol. 1566, p. 401 (amendments of 28 October 1988); vol. 1593, p. 417 (rectification of the authentic Spanish text of the amendments of 28 October 1988); vol. 1674, p. 121 (amendments of 9 November 1988, 11 April 1989 and 25 May 1990); vol. 1765, No. A-18961 (amendments of 23 May 1991); for other subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 20 to 24, as well as annex A in volumes 1406, 1408, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1558, 1589, 1593, 1598, 1678, 1721, 1737, 1777, 1789, 1823, 1832, 1891, 1915, 1954, 1956, 1963, 1969 and 1979.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1184, p. 3 (textes authentiques chinois et anglais); vol. 1185, p. 3 (textes authentiques français, russe et espagnol); vol. 1300, p. 402 (rectification des textes authentiques anglais, français, russe et espagnol); vol. 1331, p. 400 (rectification du texte authentique chinois); pour les textes des amendements du 20 novembre 1981, voir vol. 1370, p. 2 (chinois et anglais); vol. 1371, p. 2 (français et russe), et 1372, p. 61 (espagnol); vol. 1402, p. 375 (rectification des textes authentiques anglais, français, russe et espagnol des amendements du 20 novembre 1981); vol. 1419, p. 398 (rectification du texte authentique anglais des amendements du 20 novembre 1981, incorporée dans le texte desdits amendements et publiée dans le vol. 1370); pour les textes des amendements du 17 juin 1983, voir vol. 1431, p. 2 (chinois et anglais); vol. 1432, p. 2 (français et russe); vol. 1433, p. 92 (espagnol); vol. 1484, p. 442 (rectification du texte authentique espagnol des amendements du 20 novembre 1981); vol. 1522, p. 283 (amendements du 29 avril 1987); vol. 1558, p. 474 (amendements du 21 avril 1988); vol. 1566, p. 401 (amendements du 28 octobre 1988); vol. 1593, p. 417 (rectification du texte authentique espagnol des amendements du 28 octobre 1988); vol. 1674, p. 121 (amendements du 9 novembre 1988, 11 avril 1989 et 25 mai 1990); vol. 1765, n° A-18961 (amendements du 23 mai 1991); pour les autres faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 20 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1406, 1408, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1558, 1589, 1593, 1598, 1678, 1721, 1737, 1777, 1789, 1823, 1832, 1891, 1915, 1954, 1956, 1963, 1969 et 1979.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

《1974年国际海上人命安全公约》
缔约政府会议决议1

1995年11月29日通过

通过《1974年国际海上人命安全公约》附件修正案

会议，

忆及《1974年国际海上人命安全公约》（此后称为本公约）关于由缔约政府会议修正本公约的程序的第VIII条，

注意到国际海事组织（海事组织）大会通过的关于滚装船舶安全的第A.596(16)号决议，

还注意到第MSC.11(55)、MSC.12(56)、MSC.24(60)、MSC.26(60)和MSC.27(61)号决议；根据上述决议海事组织海上安全委员会视情通过了旨在增进新的和现有滚装客船的安全的本公约修正案，

对自上述修正案通过以来若干滚装客船发生了事故，其中一起事故导致了严重的生命损失之事表示关注，

认识到急需进一步改进滚装客船在设计、设备和操作的所有方面的安全标准，以避免重新发生此类事故，

审议了被提议的并向国际海事组织的所有会员和本公约的所有缔约政府分发的本公约附件修正案，

1. 按照本公约第VIII(c)(ii)条通过本公约附件的修正案，其条文载于本决议的附件中；
2. 按照本公约第VIII(b)(vi)(2)(bb)条，决定该修正案应于1997年1月1日视为已被接受，除非在该日期前超过三分之一的本公约缔约政府或商船合计吨数不少于世界商船总吨数百分之五十的缔约政府通知反对该修正案；
3. 请缔约政府注意，按照本公约第VIII(b)(vi)(2)条，该修正案应在其按照上述第2款被接受后于1997年7月1日生效。

附 件

《1974年国际海上人命安全公约》附件修正案

第II-1章

构造 - 分舱和稳性、机电设备

第1条 - 适用范围

- 1 在第3.2款中,以“第8.1条”代替所提及的“第8.9条”。

第2条 - 定义

- 2 在现有第12款后增加下列新的第13款:

“13 滚装客船系指具有第II-2/3条中所定义的滚装装货物处所或特种处所的客船。”

第8条 - 客船破舱稳性

- 3 在标题后圆括号中的条文里,以“第8.1条”代替所提及的“第9款”。

- 4 删弃现有第2.3.5款。

- 5 在现有第7.4款第一句后增加如下新句:

“船舶稳性应始终由计算确定。”

- 6 删弃现有第9款。

- 7 在现有第8条后增加如下新的第8-1条和第8-2条:

“第8-1条

滚装客船破舱稳性

1997年7月1日前建造的滚装客船,按照1991年6月海上安全委员会第五十九次会议(MSC/Circ. 574)制定的在使用以第A.265(VIII)号决议为基础的简化方法用以估价现有滚装客船的抗沉性的计算程序的附件中所定义的 A/A_{max} 值,应在不晚于如下所述的符合日期后的第一个定期检验日期,符合经第MSC.12(60)号决议修正的第8条:

A/Amax 值	符合日期
小于85%	1998年10月1日
等于或大于85%但小于90%	2000年10月1日
等于或大于90%但小于95%	2002年10月1日
等于或大于95%但小于97.5%	2004年10月1日
等于或大于97.5%	2006年10月1日

第8-2条

载运400或更多人的滚装客船的特殊要求

虽有第8条和第8-1条的规定，但：

- . 1 1997年7月1日或以后建造的、经核证可载运400或更多人的滚装客船，在假定船长L之内的任何地方有破损时，应符合第8条第2.3款的规定；和
- . 2 1997年7月1日前建造的、经核证可载运400或更多人的滚装客船，应在不晚于第. 2. 1, . 2. 2或. 2. 3项所述的符合日期(以最晚者为准)后的第一个定期检验日期符合第. 1项的要求；

. 2. 1 A/Amax 值	符合日期
小于85%	1998年10月1日
等于或大于85%但小于90%	2000年10月1日
等于或大于90%但小于95%	2002年10月1日
等于或大于95%但小于97.5%	2004年10月1日
等于或大于97.5%	2010年10月1日
. 2. 2 准许载运的人数	
1500人或以上	2002年10月1日
1000人或以上但少于1500人	2006年10月1日
600人或以上但少于1000人	2008年10月1日
400人或以上但少于600人	2010年10月1日
. 2. 3 船龄等于或大于	20年，

船龄系指从安放龙骨的日期或处于类似建造阶段的日期或该船改装为滚装客船的日期起算的时间。”

第10条 - 客船尖舱和机器处所的舱壁、轴隧等**8 以下述条文代替现有第3和4款：**

“3 如首部设有长的上层建筑，所有客船的首尖舱舱壁或防撞舱壁应风雨密地延伸至舱壁甲板之上下一个全通甲板。该延伸部应布置成在首门受损或分离时能排除首门对其造成损坏的可能性。

4 如果该延伸部的所有部分均不在第1款或第2款规定的船舶限度之前，则第3款所要求的延伸部不必直接安装在下面的舱壁之上。但是，对于1997年7月1日前建造的船舶：

- 1 如坡道系该延伸部的组成部分，则延伸部高出舱壁甲板2.3米的部分在第1款或第2款规定的船舶限度之前的延伸不得超过1米；
- 2 如现有坡道不符合被接受为防撞舱壁延伸部的要求并且坡道的位置使此种延伸部无法置于第1款或第2款规定的限度内，则该延伸部可置于第1款或第2款规定的后限度之后的有限距离内。该后有限距离仅应为确保坡道不受阻碍所必需者。防撞舱壁的延伸部应向前打开并符合第3款的要求；应布置成在坡道受损或分离时能排除坡道对其造成损坏的可能性。

5 不符合上述要求的坡道不应被视为防撞舱壁的延伸部。

6 对于1997年7月1日前建造的船舶，第3款和第4款的要求应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期适用。”

9 现有第5款和第6款重新编号为第7款和第8款。**第15条 - 客船水密舱壁上的开口****10 在现有第6.4款后新增如下第6.5款：**

“6.5 对于1992年2月1日前建造的船舶，不符合第6.1至6.4款的门应在开航前予以关闭，并在航行中保持关闭；船舶在港时开启和离港前关闭此种门的时间应记入航海日志。”

第19条 - 客船和货船的水密甲板、围壁通道等的构造和初次试验

11 在现有第1款后新增如下第2、3和4款：

“2 如穿过某一结构的通风围壁通道穿过舱壁甲板，按照第8.5条，在计及各中间浸水阶段的允许最大横倾角后，该围壁通道应能经受可能出现于其中水压。”

3 如果全部或部分的舱壁甲板穿透结构位于主滚装甲板上，该围壁通道应能经受滚装甲板积水的内部水运动（晃动）而产生的冲击压力。

4 对于1997年7月1日前建造的船舶，应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期符合第2款的要求。”

12 现有第2款重新编号为第5款。

第20条 - 客船限界线以上的水密完整性

13 在现有第2款后新增加如下第3款：

“3 对于1997年7月1日或之后建造的客船，在上层建筑里终止的空气管开口端，应在横倾至15°或至各中间浸水阶段的最大横倾角时（由直接计算确定，取其大者），应至少高于水线1米。或者，除油类舱柜外的其它舱柜的空气管，可通过上层建筑侧面排放。本款的规定不损害现行有《国际船舶载重线公约》的规定。”

14 现有第3和4款重新编号为第4和5款。

15 在现有第20-1条后新增第20-2至20-4条：

“第20-2条**从滚装甲板（舱壁甲板）至下方处所的水密完整性**

1 对于1997年7月1日或之后建造的滚装客船：

.1 以第.2和.3项的规定为准，通至舱壁甲板下方处所的所有通道的最低点均应在舱壁甲板以上不少于2.6米；

- . 2 如装有通至舱壁甲板下方处所的车辆坡道，则其开口应能关闭成风雨密，以防从下面进水，并能向驾驶台作出报警和显示；
 - . 3 如围壁甲板下方处所的特殊通道对于船舶的必要工作（例如机器和物料的搬运）是必要的，则主管机关可允许安装此种通道，但此种通道应做成水密，并能向驾驶台作出报警和显示；
 - . 4 第. 2和. 3项所述的通道应在船舶离开泊位进行任何航行前予以关闭，并在船舶停靠于下一个泊位前保持关闭；
 - . 5 船长应确保监督和报告第. 2和. 3项所述的此种通道的关闭和开启的有效制度得到实施；和
- 3 对于1997年7月1日前建造的滚装客船：
- . 1 通向舱壁甲板下方处所的滚装甲板的所有通道均应是水密状态，并应在驾驶台配备指示通道处于开闭状态的装置；
 - . 2 所有此种通道在船舶离开泊位进行任何航行前均应关闭，并在船舶停靠于下个泊位前保持关闭；
 - . 3 虽有第. 2项的要求，主管机关仍可允许在航行中开启一些通道，但时间仅限于直接通过和（如需要）进行必需船舶工作所需者；和
 - . 4 第. 1项的要求应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期适用。

第20-3条

滚装甲板的进入

对于所有滚装客船，船长或指定的驾驶员应确保，船舶航行时，未经船长或指定的驾驶员的明确同意，任何旅客不得进入围蔽滚装甲板。

第20-4条

滚装甲板上舱壁的关闭

1 作为能有效限制滚装甲板上积聚的海水被计入的所有横向或纵向舱壁，在船舶离开泊位前均应就位和系固，并应在船舶停靠于其下一个泊位前保持就位和系固。

2 虽有第1款的要求，主管机关仍可允许在航行中开启此种舱壁内的一些通道，但时间仅限于直接通过和进行必要船舶工作所需者。”

第23-2条 - 船体和上层建筑的完整性

以下列条文代替第23-2条的现有条文：

“（本条适用于所有滚装客船，但对于1997年7月1日前建造的船舶，第2款应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期适用）

1 驾驶台上应配有所有船壳门、装货门和主管机关认为在未加关闭和未作正确系固时能导致特种处所或滚装装货处所浸水的其他关闭设备的指示器。指示器系统应按故障保险原则设计，如果门未完全关闭或者任何系固装置未就位和未完全锁闭，则以可视警报显示；如果此种门或关闭设备成开启状态或系固装置松开，应则以声响警报显示。驾驶台的指示器板应备有‘港口/海上’航行状态选择功能，并被布置成：如在船舶离港时首门、内门、尾坡道或任何装置未处于正确位置，则会向驾驶台发出声响报警。指示器系统的电源应独立于操纵和系固门的供电。安装于1997年7月1日前建造的船舶上、经主管机关认可的指示器系统不必更换。

2 电视监视和漏水探测系统应布置成能向驾驶台和机舱控制台提供内、外首门、尾门或可能导致特种处所或滚装装货处所浸水的任何其他船壳门有任何漏水的指示。

3 特种处所和滚装装货处所应不断得到巡查或以有效手段（如电视监视）不断得到监测，做到能够探测到船舶在不良气候条件下航行期间车辆的任何移动和旅客的擅自进入。

4 关闭和系固所有船壳门、装货门和主管机关认为在未加关闭或未作适当系固时可能导致特种处所或滚装装货处所浸水的其他关闭设备的书面操作程序，应随船携带并张贴于适当的地方。”

第45条 - 触电、电气火灾及其他电气灾害的预防措施

17 在第5.3款现有第1句后新增如下句子:

“对于滚装客船, 1998年7月1日或以后安装的紧急警报和广播系统的电缆须由主管机关在注意到本组织制定的建议书的情况下予以认可。”

第II-2章

构造 - 防火、探火和灭火

第3条 - 定义

18 在现有第33款后新增如下第34款:

“34 滚装客船系指具有本条规定的滚装装货处所或特种处所的客船。”

19 在现有第28条后新增如下第28-1条:

“第28-1条

滚装客船上的脱险路线

1 适用于所有滚装客船的要求

1.1 本款应适用于所有滚装客船。对于1997年7月1日前建造的船舶, 本规定应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期适用。

1.2 在可能时, 应在沿通往集合地点和登乘地点的整个脱险路线的所有走廊设置栏杆或其他扶手, 以便在途中的每步都有稳固的扶手。此种栏杆应在宽度超过1.8米的纵向走廊和宽度超过1米的横向走廊的两边均有设置。应特别注意能够穿越脱险路线上的大厅、甲板天井和其他大型开敞处所的需要。栏杆和其他扶手的强度应为能承受由走廊或处所中心方向施加的750N/m的分布水平荷载和由向下方向施加的750N/m的分布垂直荷载。该两种荷载不必同时施加。

1.3 脱险路线不得有家具和其他障碍物阻碍。除移开后可以提供开敞处所的桌椅外, 在公共场所和脱险路线上放置的厨柜和其他重家具应系固

定位，防止它们在船舶横摇或横倾时位移。地板复盖物亦应系固定位。船舶航行中，脱险路线应始终没有清洁车、床具、行李和物品箱之类的阻碍物。

1.4 从船上每个通常有人的场所至集合地点之间均应提供脱险路线。它们应被布置成能提供至集合地点的尽可能最直接路线，并按本组织建议的符号作出标志。

1.5 如围蔽处所与开敞甲板相连，在可行时，围蔽处所至开敞甲板的开口应能用作紧急出口。

1.6 甲板应按顺序编号，从舱柜顶部甲板或最低甲板以“1”开始。这些编号应醒目地展示在楼梯平台和电梯通道上。甲板也可命名，但甲板编号应总与其名称一道展示。

1.7 表示“你在此处”和以箭头标出的脱险路线的简单“模拟”平面图应醒目地展示在每一舱室门的内侧和公共处所。平面图应表明脱险方向并应正确标示出其在船上的方位。

1.8 舱室门和大厅的应不需使用钥匙便可从室内开启。沿脱险方向行进时，在任何设计的脱险通道上也应没有任何需要钥匙才能打开的门。

2 适用于1997年7月1日或以后建造的滚装客船的要求

2.1 脱险路线上构成垂直分隔的舱壁和其他分隔物的最低0.5米处应能承受750 N/m的负荷，以使其能在船舶处于大横倾角时用作脱险路线侧面的行走表面。

2.2 从舱室至梯道围蔽的脱险路线应尽可能是直接的，方向改变应限于最小程量。抵达脱险路线应不需从船舶一舷走到另一舷。从任何旅客处所到某一集合地点或开敞甲板应不需上下多于两层甲板。

2.3 从第2.2款所述开敞甲板至救生艇筏登乘地点应有外部通道。

3 适用于1999年7月1日或以后建造的滚装客船的要求

对于1999年7月1日或以后建造的滚装客船，早在设计过程中即应通过撤离分析来评价脱险路线。应使用该分析来确定和在可行时消除弃船时由于旅客和船员沿脱险路线正常运动包括船员可能需要沿该路线与旅客反向而行所造成的拥挤。此外，还应使用该分析证实，脱险布置具有足够

的灵活性, 计及由于意外事故而可能无法使用某些脱险路线、集合地点、登艇地点或救助艇筏的可能性。”

第37条 - 特种处所的保护

20 现有第2.1款重新编号为第2.1.1款。

21 在重新编号的第2.1.1款后新增如下第2.1.2款:

“2.1.2 排放

2.1.2.1 在所有客船中, 按照现行《国际船舶载重线公约》的要求安装有可从舱壁甲板以上位置操纵的可靠关闭装置的流水口排放阀, 当船舶在航海途中时, 应保持开启。

2.1.2.2 对第2.1.2.1款所述阀的任何操纵均应记入航海日志。”

第III章

救生设备与装置

第3条 - 定义

22 在现有第18款后新增如下第19款:

“19 滚装客船系指具有第II-2/3条中所定义的滚装装货处所或特种处所的客船。”

第6条 - 通信

23 在现有第4款后新增如下第5款:

“5 客船上的广播系统

5.1 除第II-2/40.5条或第II-2/41-2条(视情而定)以及第4.2款的要求外, 所有客船均应安装广播系统。对于1997年7月1日前建造的客船, 第5.2.5.3款和5.5款的要求, 以第5.6款为准, 应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期适用。

5.2 广播系统应为由能向通常有船员或/和旅客的所有处所和集合地点同时广播信息的扩音装置组成的一个完整系统。广播系统应提供从驾驶台和主管机关认为需要的船上其他地方广播信息的措施。

5.3 广播系统应有防擅自使用的保护，并应在高于第5.2款所规定的所有处所的环境噪音下仍能清晰地听到，应配备从驾驶台的某个位置或主管机关认为需要的船上其他地点控制的超越功能，以便在有关处所的任何扬声器被关掉、其音量被调小或广播系统被用于其他目的时仍能播出所有的紧急信息。

5.4 在1997年7月1日或以后建造的客船上：

- .1 广播系统应至少装有两个在整个长度上充分分开的回路和两个分开和独立的放大器；和
- .2 广播系统及其性能标准应由主管机关在注意到本组织制定的建议书的情况下予以认可。

5.5 广播系统应与应急电源连接。

5.6 已装有经主管机关认可、基本符合第5.2.5.3款和第5.6款要求的广播系统的1997年7月1日前建造的船舶，不需更换其系统。”

24 在现有第24条后新增如下第24-1至24-4条：

“第24-1条

对滚装客船的要求

1 本条适用于所有滚装客船：

- .1 1998年7月1日或以后建造的滚装客船，应符合第2.3、2.4、3.1、3.2、3.3、4和5款的要求；
- .2 1986年7月1日或以后但1998年7月1日前建造的滚装客船，应在不晚于1998年7月1日后的第一个定期检验符合第5款和在不晚于2000年7月1日后的第一个定期检验符合第2.3、2.4、3和4款；和

- 3 1986年7月1日前建造的滚装客船，应在不晚于1998年7月1日后的第一个定期检验符合第6款和在不晚于2000年7月1日后的第一个定期检验符合第2.1、2.2、2.3、2.4、3和4款。

2 救生筏

2.1 滚装客船的救生筏应使用符合第48.5条的海上撤离系统或符合第48.6条等量分布在船舶每舷的降放设备。

2.2 滚装客船上的每一救生筏应配备符合第33条要求的浮离式存放装置。

2.3 滚装客船上的每一救生筏应为装有视情符合第39.4.1条或第40.4.1条要求的合乘跳板的筏型。

2.4 滚装客船的每一救生筏应是自动自扶正的或是不论哪一面向上浮动时在大浪中均是稳定并能安全操作的带有顶篷的可翻转使用的救生筏。或者，除正常定员的救生筏外，船舶还应携带其累计乘载能力至少为救生艇中未被装客人员的60%的自动自扶正救生筏或带有顶篷的可翻转使用的救生筏。应按船上总人数与救生艇装客人数的差来确定该种救生筏的乘载能力。每一此种救生筏均应由主管机关在考虑到本组织通过的建议书的情况下作出认可。

3 快速救助艇

3.1 滚装客船的救助艇中，至少应有一艘是由主管机关在考虑到本组织通过的建议书的情况下作出认可的快速救助艇。

3.2 每一快速救助艇均应使用经主管机关认可的适当降放装置。主管机关在认可此类降放装置时，应考虑到快速救助艇是用于被降放和回收的，即使在恶劣气候状况下亦然；还应注意本组织通过的建议书。

3.3 每艘快速救助艇中至少应有两名船员按《船员培训、发证和值班规则》（《船员培训规则》）和本组织通过的建议书定期培训和操练，包括在各种状况下救助、使用、操纵、操作这些艇筏的所有事项及其倾覆后的扶正。

3.4 如因1997年7月1日前建造的滚装客船的布置或尺寸而不能装放第3.1款所要求的快速救助艇，该快速救助艇可取代某一被当作救助艇的现有救生艇被装放，或者，对于建造于1986年7月1日前的船舶，取代供应应急艇使用的小艇被装放，但应符合下列所有条件：

- 1 被装放的快速救助艇应使用符合第3.2款规定的降放装置；
- 2 因上述取代而损失的救生艇筏乘载能力应通过装放其运载人数至少与被取代的救生艇相同的救生筏作出补偿；和
- 3 此种救生筏应使用现有降落设备或船舶撤离系统。

4 救助装置

- 4.1 每一滚装客船均应配备有效装置，从水中快速救起幸存者并将其从救助装置或救助艇筏转移到船舶上。
- 4.2 向船舶转移幸存者的设备可以是船舶撤离系统或用于救助目的的系统的一部分。
- 4.3 如果船舶撤离系统的滑道是用于向船舶甲板转移幸存者，则滑道应有帮助爬过滑道的扶手索或梯子。

5 救生衣

- 5.1 虽有第7.2条和第21.2条的规定，集合地点附近仍应存放足够数量的救生衣，以便旅客无须回到舱室取救生衣。
- 5.2 在滚装客船中，每一救生衣均应装有符合第32.3条要求的灯。

第24-2条

旅客资料

- 1 离开前应对客船上的所有人员进行清点。
- 2 离开前应将表示在紧急情况下需要特殊照管或帮助的人员的细节作出记录并向船长通报。
- 3 此外，在不晚于1999年1月1日，为搜寻和救助计，船上所有人员的姓名和性别应按成人、儿童和婴儿分别加以记录。
- 4 第1、2和3款所要求的资料应保存在岸上，在需要时随时向搜寻与救助部门提供。

5 如果客船的预定航行使其无法准备此种记录，主管机关可免除此种船舶执行第3款的要求。

第24-3条

直升飞机的着陆和搭乘区域

1 所有滚装客船均应配备由主管机关在考虑到本组织通过的建议书的情况下认可的直升飞机搭乘区域。

2 1997年7月1日前建造的滚装客船应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期符合第1款的要求。

3 1999年7月1日或以后建造的、船长等于或大于130米的滚装客船，应设有由主管机关在考虑到本组织通过的建议书的情况下认可的直升飞机着陆区域。

第24-4条

客船船长的决策支持系统

1 本条适用于所有客船。1997年7月1日前建造的客船应在不晚于1999年7月1日后的第一个定期检验日期符合本条的规定。

2 在所有客船中，应在驾驶台配备一个应急管理的决策支持系统。

3 该系统至少应由一个或多个打印的应急计划组成。凡可预料的紧急情况均应在应急计划中指明，包括但不限于下列主要紧急情况组类：

- . 1 火灾；
- . 2 船舶破损；
- . 3 污染；
- . 4 危及船舶安全及其旅客和船员安全的非法行为；
- . 5 人身事故；
- . 6 货物事故；和
- . 7 对其他船舶的紧急援助。

4 应急计划中确定的应急程序应对船长处理任何综合紧急情况提供决策支持。

5 应急计划应具有统一的结构并易于使用。如适当，为客船航行稳性而计算的实际装载情况应被用作破损控制目的。

6 除打印的应急计划外，主管机关亦可接受在驾驶台使用以电脑为基础的决策支持系统，只要此种系统提供了应急计划、程序、检查表等中所载的全部资料，而此种资料能提供在预见的各种紧急情况下应采取的建议行动清单。”

第IV章

无线电通信

第1条 - 适用范围

26 在第5款中，所提及的“第4款”由“第4款和第7款”代替。

26 在第5.1.2款末尾现有日期“1992年”后，增加“但是，客船无论尺寸如何均不得免除该公约第IV章第3条的要求”一语。

27 在现有第6款后新增如下第7款：

“7 1997年7月1日前建造的客船应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期符合第6.4、6.5、6.6和7.5条的要求（视情而定）。”

28 现有第7款重新编号为第8款。

第6条 - 无线电装置

29 在现有第3款后新增如下第4、5和6款：

“4 对于客船，应在驾驶指挥台安装一个遇险板。该板或者应装有一个单一按钮，按动时使用船上所要求的用于该目的的所有无线电通信装置发出遇险报警，或者每一个别装置都装有一个按钮。每当任何一个或多个按钮被按动时，该板均应作出清晰的视观指示。应配备防止按钮被意外启动的装置。如果使用卫星无线电应急示位标作为遇险报警的次级装置并且是非遥控启动，则应接受在操舵室靠近驾驶指挥台处安装一个额外的示位标。

5 对于客船，船位资料应连续和自动地提供给所有有关无线电通信设备，以便在按动遇险板上的按钮时被纳入最初的遇险报警中。

6 对于客船，应在驾驶指挥台安装一个遇险报警板。遇险报警板应对船上收到的任何报警提供视听指示，还应指示出该遇险警报系是通过哪一无线电通信业务收到的。”

第7条 - 无线电设备：总则

30 在现有第4款后新增如下第5款：

“5 每一客船应配备用于搜寻与救助目的从船舶的通常驾驶位置操作、使用121.5兆赫和123.5兆赫航空频率的双向现场无线电通信设备。”

第16条 - 无线电人员

31 将现有条文编号为第1款。

32 在上述第1款后新增如下第2款：

“2 对于客船，至少应有一名具有第1款规定的资格的人员被指派专门履行遇险事故期间的无线电通信职责。”

第V章

航行安全

第10条 - 遇险通信：义务和程序

33 现有(a)至(d)款的条文由下述条文代替：

“(a) 在收到任何来源发出的关于人员在海上遇险的信号时处于能够提供援助的位置的海上船舶的船长，有义务全速前往援救；如有可能，应将该船正前往援救一事通知他们或搜寻和救助部门。如果收到遇险报警的船舶不能够前往援救，或在特殊情况下认为前往援救为不合理或不必要时，船长必须将未能前往援救遇险人员的原因记入航海日志，并且根据本组织的建议书向适当的搜寻和救助部门作出相应通知。

(b) 遇险船舶的船长或有关的搜寻和救助部门，在与对遇险报警作出回答的船舶的船长进行可能的协商后，有权征用遇险船舶的船长或搜寻和救助部门认为最能给予援救的一艘或数艘船舶；被征用的船舶的船长有义务应征，继续全速前往援救遇险人员。

(c) 船舶的船长在得悉他们的船舶未被征用而其他船舶已被征用和正待应征时，应被解除本条第(a)款规定的义务。如可能，应将此决定通知其他被应征的船舶和搜寻和救助部门。

(d) 船舶的船长在收到遇险人员或搜寻和救助部门或业已抵达此种人员处的另一船舶的船长发出的不再需要援救的通知时，应被解除本条第(a)款规定的义务；如其船舶已被征用，则应被解除本条第(b)款规定的义务。”

34 在现有第10条后新增如下第10-1条：

“第10-1条

船长对安全航行的自主权

船长在作出根据其职业判断对安全航行是必需的任何决策时，尤其是在恶劣气候和海况下，应不受船舶所有人、租赁人或任何其他人的约束。”

第13条 - 配员

35 在现有第(b)款后新增如下第(c)款：

“(c) 在第I章适用的每一客船上，为确保船员在安全事项上的有效工作，应确定一种工作语言并记入船舶的航海日志。应视情由公司或船长确定该适当工作语言。每一海员必须懂得以该语言作出的指令和指示，如果适当，以该语言作出指令和指示；和以该语言作出回应报告。如果工作语言不是船舶有权悬挂其国旗的国家的官方语言，要求张贴的所有计划和清单均应包括该工作语言的译文。”

第15条 - 搜寻和救助

36 在现有第(b)款后新增如下第(c)款：

“(c) 适用于第I章、在固定航线上营运的客船应在船上备有在紧急情况下与适当的搜寻和救助部门使用的计划。该计划应由船舶和搜寻和救

助部门联合制定并经主管机关认可。该计划应包括客船和有关的搜寻和救助部门为检验其效果而商定的定期演习规定。”

37 在现有第23条后新增如下第23条：

第23条

营运限制

(本条适用于第I章适用的所有客船)

1 1997年7月1日前建造的客船应在不晚于1997年7月1日后的第一个定期检验日期适用本条的要求。

2 客船所有营运限制的一览表，包括对任一条款的免除、营运区域限制、气候限制、海况限制、允许负载限制、纵倾、速度和任何其他限制，无论是主管机关所规定者，还是设计或建造阶段所确定者，应在客船投入营运前汇编。该表连同任何必要说明应以主管机关可以接受的形式书面制成文件存放于船上，供船长随时使用。该表应不断更新。如果所用语言不是英语或法语，则该表应以其中一种语言提供。”

第V章

货物装运

第6条 - 积载和系固

38 在现有第6款后新增如下第6款：

“6 在整个航程中，货物单元包括车辆和集装箱应按主管机关认可的《货物系固手册》装船、积载和系固。对具有第II-2/3.14条定义的滚装装货处所的船舶，在船舶离开泊位前应按照《货物系固手册》完成货物单元的所有系固工作。制定的《货物系固手册》至少应达到相当于本组织制定的指南的标准。”

**RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
ADOPTED ON 29 NOVEMBER 1995**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

THE CONFERENCE,

RECALLING article VIII (c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

NOTING resolution A.596(15) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (IMO), concerning the safety of ro-ro ships,

NOTING FURTHER resolutions MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) and MSC.27(61) by which amendments to the Convention were adopted by the Maritime Safety Committee of IMO aimed at enhancing the safety of new and existing ro-ro passenger ships, as appropriate,

EXPRESSING ITS CONCERN that, since the adoption of the aforementioned amendments, a number of ro-ro passenger ships have been involved in casualties, one of which has resulted in severe loss of life,

RECOGNIZING the urgent need to further improve the safety standards in all aspects of the design, equipment and operation of ro-ro passenger ships to avoid recurrence of such casualties,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to all Members of the International Maritime Organization and all Contracting Governments to the Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1997, unless, prior to this date, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. **INVITES** Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 1997 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION - SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY
AND ELECTRICAL INSTALLATIONS**Regulation 1 - Application**

- 1 In paragraph 3.2, the reference to "regulation 8.9" is replaced by "regulation 8-1".

Regulation 2 - Definitions

- 2 The following new paragraph 13 is added after the existing paragraph 12:

"13 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3."

Regulation 8 - Stability of passenger ships in damaged condition

- 3 In the text in the parenthesis following the title, the reference to "paragraph 9" is replaced by "regulation 8-1".
- 4 Existing paragraph 2.3.5 is deleted.
- 5 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 7.4:
"The determination of the ship's stability shall always be made by calculation".
- 6 Existing paragraph 9 is deleted.
- 7 The following new regulations 8-1 and 8-2 are added after existing regulation 8:

"Regulation 8-1**Stability of ro-ro passenger ships in damaged condition**

Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with regulation 8, as amended by resolution MSC.12(56), not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed below, according to the value of A/A_{max} as defined in the annex of the Calculation procedure to assess the survivability characteristics of existing ro-ro passenger ships when using a simplified method based upon resolution A.265(VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574):

Value of A/Amax	Date of compliance
less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2002
95% or more but less than 97.5%	1 October 2004
97.5% or more	1 October 2005

Regulation 8-2

Special requirements for ro-ro passenger ships carrying 400 persons or more

Notwithstanding the provisions of regulations 8 and 8-1:

- .1 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed on or after 1 July 1997 shall comply with the provisions of paragraph 2.3 of regulation 8, assuming the damage applied anywhere within the ship's length L; and
- .2 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of subparagraph .1 not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed in subparagraph .2.1, .2.2 or .2.3 which occurs the latest:

Date of compliance

.2.1	Value of A/Amax	
	less than 85 %	1 October 1998
	85 % or more but less than 90 %	1 October 2000
	90 % or more but less than 95 %	1 October 2002
	95 % or more but less than 97.5%	1 October 2004
	97.5 % or more	1 October 2010
.2.2	Number of persons permitted to be carried	
	1500 or more	1 October 2002
	1000 or more but less than 1500	1 October 2006
	600 or more but less than 1000	1 October 2008
	400 or more but less than 600	1 October 2010
.2.3	Age of the ship equal to or greater than	20 years,

where the age of the ship means the time counted from the date on which the keel was laid or the date on which it was at a similar stage of construction or from the date on which the ship was converted to a ro-ro passenger ship."

Regulation 10 - Peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc., in passenger ships

8 The existing text of paragraphs 3 and 4 is replaced by the following:

"3 Where a long forward superstructure is fitted, the forepeak or collision bulkhead on all passenger ships shall be extended weathertight to the next full deck above the bulkhead deck. The extension shall be so arranged as to preclude the possibility of the bow door causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, a bow door.

4 The extension required in paragraph 3 need not be fitted directly above the bulkhead below, provided that all parts of the extension are not located forward of the forward limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. However, in ships constructed before 1 July 1997:

- .1 where a sloping ramp forms part of the extension, the part of the extension, which is more than 2.3 m above the bulkhead deck, may extend no more than 1 m forward of the forward limits specified in paragraph 1 or paragraph 2; and
- .2 where the existing ramp does not comply with the requirements for acceptance as an extension to the collision bulkhead and the position of the ramp prevents the siting of such extension within the limits specified in paragraph 1 or paragraph 2, the extension may be sited within a limited distance aft of the aft limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. The limited distance aft should be no more than is necessary to ensure non interference with the ramp. The extension to the collision bulkhead shall open forward and comply with the requirements of paragraph 3 and shall be so arranged as to preclude the possibility of the ramp causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, the ramp.

5 Ramps not meeting the above requirements shall be disregarded as an extension of the collision bulkhead.

6 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraphs 3 and 4 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997".

9 Existing paragraphs 5 and 6 are renumbered as paragraphs 7 and 8.

Regulation 15 - Openings in watertight bulkheads in passenger ships

10 The following new paragraph 6.5 is added after existing paragraph 6.4:

"6.5 In ships constructed before 1 February 1992, doors which do not comply with paragraphs 6.1 to 6.4 shall be closed before the voyage commences, and shall be kept closed during navigation; the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered into the log-book."

Regulation 19 - Construction and initial tests of watertight decks, trunks, etc., in passenger ships and cargo ships

11 The following new paragraphs 2, 3 and 4 are added after existing paragraph 1:

"2 Where a ventilation trunk passing through a structure penetrates the bulkhead deck, the trunk shall be capable of withstanding the water pressure that may be present within the trunk, after having taken into account the maximum heel angle allowable during intermediate stages of flooding, in accordance with regulation 8.5.

3 Where all or part of the penetration of the bulkhead deck is on the main ro-ro deck, the trunk shall be capable of withstanding impact pressure due to internal water motions (sloshing) of water trapped on the ro-ro deck.

4 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

- 12 Existing paragraph 2 is renumbered as paragraph 5.

Regulation 20 - Watertight integrity of passenger ships above the margin line

- 13 The following new paragraph 3 is added after existing paragraph 2:

"3 In passenger ships constructed on or after 1 July 1997, the open end of air pipes terminating within a superstructure shall be at least 1 m above the waterline when the ship heels to an angle of 15°, or the maximum angle of heel during intermediate stages of flooding, as determined by direct calculation, whichever is the greater. Alternatively, air pipes from tanks other than oil tanks may discharge through the side of the superstructure. The provisions of this paragraph are without prejudice to the provisions of the International Convention on Load Lines in force."

- 14 Existing paragraphs 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

- 15 The following new regulations 20-2 to 20-4 are added after existing regulation 20-1:

"Regulation 20-2

Watertight integrity from the ro-ro deck (bulkhead deck) to spaces below

- 1 In ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997:
- .1 subject to the provisions of subparagraphs .2 and .3, all accesses that lead to spaces below the bulkhead deck shall have a lowest point which is not less than 2.5 m above the bulkhead deck;
 - .2 where vehicle ramps are installed to give access to spaces below the bulkhead deck, their openings shall be able to be closed weathertight to prevent ingress of water below, alarmed and indicated to the navigation bridge;
 - .3 the Administration may permit the fitting of particular accesses to spaces below the bulkhead deck provided they are necessary for the essential working of the ship, e.g. the movement of machinery and stores, subject to such accesses being made watertight, alarmed and indicated to the navigation bridge;
 - .4 the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;
 - .5 the master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of such accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 is implemented; and
 - .6 the master shall ensure, before the ship leaves the berth on any voyage, that an entry in the log-book, as required by regulation 25, is made of the time of the last closing of the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3.
- 2 In ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997:
- .1 all accesses from the ro-ro deck that lead to spaces below the bulkhead deck shall be made weathertight and means shall be provided on the navigation bridge, indicating whether the access is open or closed;

- .2 all such accesses shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;
- .3 notwithstanding the requirements of subparagraph .2, the Administration may permit some accesses to be opened during the voyage but only for a period sufficient to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship; and
- .4 the requirements of subparagraph .1 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

Regulation 20-3

Access to ro-ro decks

In all ro-ro passenger ships, the master or the designated officer shall ensure that, without the expressed consent of the master or the designated officer, no passengers are allowed access to an enclosed ro-ro deck when the ship is underway.

Regulation 20-4

Closure of bulkheads on the ro-ro deck

1 All transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the seawater accumulated on the ro-ro deck shall be in place and secured before the ship leaves the berth and remain in place and secured until the ship is at its next berth.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, the Administration may permit some accesses within such bulkheads to be opened during the voyage but only for sufficient time to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship."

Regulation 23-2 - Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control

16 The existing text of regulation 23-2 is replaced by the following:

"(This regulation applies to all ro-ro passenger ships, except that for ships constructed before 1 July 1997, paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997)

1 Indicators shall be provided on the navigation bridge for all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro cargo space. The indicator system shall be designed on the fail-safe principle and shall show by visual alarms if the door is not fully closed or if any of the securing arrangements are not in place and fully locked and by audible alarms if such door or closing appliances become open or the securing arrangements become unsecured. The indicator panel on the navigation bridge shall be equipped with a mode selection function "harbour/sea voyage" so arranged that an audible alarm is given on the navigation bridge if the ship leaves harbour with the bow doors, inner doors, stern ramp or any other side shell doors not closed or any closing device not in the correct position. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors. The indicator systems, approved by the Administration, which were installed on ships constructed before 1 July 1997 need not be changed.

2 Television surveillance and a water leakage detection system shall be arranged to provide an indication to the navigation bridge and to the engine control station of any leakage through inner and outer bow doors, stern doors or any other shell doors which could lead to flooding of special category spaces or ro-ro cargo spaces.

3 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall be continuously patrolled or monitored by effective means, such as television surveillance, so that any movement of vehicles in adverse weather conditions and unauthorized access by passengers thereto can be detected whilst the ship is underway.

4 Documented operating procedures for closing and securing all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro cargo space, shall be kept on board and posted at an appropriate place."

Regulation 45 - Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

17 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 5.3:

"In ro-ro passenger ships, cabling for emergency alarms and public address systems installed on or after 1 July 1998 shall be approved by the Administration having regard to the recommendations developed by the Organization."

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3 - Definitions

18 The following new paragraph 34 is added after existing paragraph 33:

"34 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in this regulation."

19 The following new regulation 28-1 is added after existing regulation 28:

"Regulation 28-1

Escape routes on ro-ro passenger ships

1 Requirements applicable to all ro-ro passenger ships

1.1 This paragraph shall apply to all ro-ro passenger ships. For ships constructed before 1 July 1997 the requirements of the regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

1.2 Handrails or other handholds shall be provided in all corridors along the entire escape route, so that a firm handhold is available every step of the way, where possible, to the assembly stations and embarkation stations. Such handrails shall be provided on both sides of longitudinal corridors more than 1.8 m in width and transverse corridors more than 1 m in width. Particular attention shall be paid to the need to be able to cross lobbies, atriums and other large open spaces along escape routes. Handrails and other handholds shall be of such strength as to withstand a

distributed horizontal load of 750 N/m applied in the direction of the centre of the corridor or space, and a distributed vertical load of 750 N/m applied in the downward direction. The two loads need not be applied simultaneously.

1.3 Escape routes shall not be obstructed by furniture and other obstructions. With the exception of tables and chairs which may be cleared to provide open space, cabinets and other heavy furnishings in public spaces and along escape routes shall be secured in place to prevent shifting if the ship rolls or lists. Floor coverings shall also be secured in place. When the ship is underway, escape routes shall be kept clear of obstructions such as cleaning carts, bedding, luggage and boxes of goods.

1.4 Escape routes shall be provided from every normally occupied space on the ship to an assembly station. These escape routes shall be arranged so as to provide the most direct route possible to the assembly station, and shall be marked with symbols in accordance with the recommendations of the Organization.

1.5 Where enclosed spaces adjoin an open deck, openings from the enclosed space to the open deck shall, where practicable, be capable of being used as an emergency exit.

1.6 Decks shall be sequentially numbered, starting with "1" at the tank top or lowest deck. These numbers shall be prominently displayed at stair landings and lift lobbies. Decks may also be named, but the deck number shall always be displayed with the name.

1.7 Simple "mimic" plans showing the "you are here" position and escape routes marked by arrows, shall be prominently displayed on the inside of each cabin door and in public spaces. The plan shall show the directions of escape, and shall be properly oriented in relation to its position on the ship.

1.8 Cabin and stateroom doors shall not require keys to unlock them from inside the room. Neither shall there be any doors along any designed escape route which require keys to unlock them when moving in the direction of escape.

2 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997

2.1 The lowest 0.5 m of bulkheads and other partitions forming vertical divisions along escape routes shall be able to sustain a load of 750 N/m to allow them to be used as walking surfaces from the side of the escape route with the ship at large angles of heel.

2.2 The escape route from cabins to stairway enclosures shall be as direct as possible, with a minimum number of changes in direction. It shall not be necessary to cross from one side of the ship to the other to reach an escape route. It shall not be necessary to climb more than two decks up or down in order to reach an assembly station or open deck from any passenger space.

2.3 External routes shall be provided from open decks, referred to in paragraph 2.2, to the survival craft embarkation stations.

3 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999

For ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999, escape routes shall be evaluated by an evacuation analysis early in the design process. The analysis shall be used to identify and eliminate, as far as practicable, congestion which may develop during an abandonment, due to normal movement of passengers and crew along escape routes, including the possibility that crew may need to move along these routes in a direction opposite the movement of passengers. In

addition, the analysis shall be used to demonstrate that escape arrangements are sufficiently flexible to provide for the possibility that certain escape routes, assembly stations, embarkation stations or survival craft may not be available as a result of a casualty."

Regulation 37 - Protection of special category spaces

- 20 Existing paragraph 2.1 is renumbered as paragraph 2.1.1.
- 21 The following new paragraph 2.1.2 is added after the renumbered paragraph 2.1.1:

"2.1.2 Discharges

2.1.2.1 In all ro-ro passenger ships discharge valves for scuppers, fitted with positive means of closing operable from a position above the bulkhead deck in accordance with the requirements of the International Convention on Load Lines in force, shall be kept open while the ships are at sea.

2.1.2.2 Any operation of the valves referred to in paragraph 2.1.2.1 shall be recorded in the log-book."

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 3 - Definitions

- 22 The following new paragraph 19 is added after existing paragraph 18:

"19 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3."

Regulation 6 - Communications

- 23 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Public address systems on passenger ships

5.1 In addition to the requirements of regulation II-2/40.5 or regulation II-2/41-2, as appropriate, and of paragraph 4.2, all passenger ships shall be fitted with a public address system. With respect to passenger ships constructed before 1 July 1997 the requirements of paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5, subject to the provisions of paragraph 5.6, shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

5.2 The public address system shall be one complete system consisting of a loudspeaker installation which enables simultaneous broadcast of messages to all spaces where crew members or passengers, or both, are normally present and to assembly stations. The public address system shall provide for the broadcast of messages from the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary.

5.3 The public address system shall be protected against unauthorized use and be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 5.2, and shall be provided with an override function controlled from one location on the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary, so that all emergency messages will be broadcast if any loudspeaker in the spaces concerned has been switched off, its volume has been turned down or the public address system is used for other purposes.

- 5.4 On passenger ships constructed on or after 1 July 1997:
- .1 the public address system shall have at least two loops which shall be sufficiently separated throughout their length and have two separate and independent amplifiers; and
 - .2 the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.
- 5.5 The public address system shall be connected to the emergency source of power.
- 5.6 Ships constructed before 1 July 1997 which are already fitted with the public address system approved by the Administration which complies substantially with those required by paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5 are not required to change their system."

24 The following new regulations 24-1 to 24-4 are added after existing regulation 24:

"Regulation 24-1

Requirements for ro-ro passenger ships

- 1 This regulation applies to all ro-ro passenger ships. Ro-ro passenger ships constructed:
- .1 on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 and 5;
 - .2 on or after 1 July 1986 and before 1 July 1998 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000; and
 - .3 before 1 July 1986 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000.
- 2 **Liferafts**
- 2.1 The ro-ro passenger ship's liferafts shall be served by marine evacuation systems complying with regulation 48.5 or launching appliances complying with regulation 48.6, equally distributed on each side of the ship.
- 2.2 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be provided with float-free stowage arrangements complying with the requirements of regulation 23.
- 2.3 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of regulation 39.4.1 or regulation 40.4.1, as appropriate.
- 2.4 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall either be automatically self-righting or be a canopied reversible liferaft which is stable in a seaway and is capable of operating safely whichever way up it is floating. Alternatively, the ship shall carry automatically self-righting liferafts or canopied reversible liferafts, in addition to its normal complement of liferafts, of such aggregate capacity as will accommodate at least 50% of the persons not accommodated in lifeboats. This additional liferaft capacity shall be determined on the basis of the difference between the total number of persons on board and the number of persons accommodated in lifeboats. Every such liferaft shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

3 Fast rescue boats

3.1 At least one of the rescue boats on a ro-ro passenger ship shall be a fast rescue boat approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

3.2 Each fast rescue boat shall be served by a suitable launching appliance approved by the Administration. When approving such launching appliances, the Administration shall take into account that the fast rescue boat is intended to be launched and retrieved even under severe adverse weather conditions, and also shall have regard to the recommendations adopted by the Organization.

3.3 At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organization, including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsizing.

3.4 In the case where the arrangement or size of a ro-ro passenger ship, constructed before 1 July 1997, is such as to prevent the installation of the fast rescue boat required by paragraph 3.1, the fast rescue boat may be installed in place of an existing lifeboat which is accepted as a rescue boat or, in the case of ships constructed prior to 1 July 1986, boats for use in an emergency, provided that all of the following conditions are met:

- .1 the fast rescue boat installed is served by a launching appliance complying with the provisions of paragraph 3.2;
- .2 the capacity of the survival craft lost by the above substitution is compensated by the installation of liferafts capable of carrying at least an equal number of persons served by the lifeboat replaced; and
- .3 such liferafts are served by the existing launching appliances or marine evacuation systems.

4 Means of rescue

4.1 Each ro-ro passenger ship shall be equipped with efficient means for rapidly recovering survivors from the water and transferring survivors from rescue units or survival craft to the ship.

4.2 The means of transfer of survivors to the ship may be part of a marine evacuation system, or may be part of a system designed for rescue purposes.

4.3 If the slide of a marine evacuation system is intended to provide the means of transfer of survivors to the deck of the ship, the slide shall be equipped with handlines or ladders to aid in climbing up the slide.

5 Lifejackets

5.1 Notwithstanding the requirements of regulations 7.2 and 21.2, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the assembly stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5.2 In ro-ro passenger ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3.

Regulation 24-2**Information on passengers**

- 1 All persons on board passenger ships shall be counted prior to departure.
- 2 Details of persons who have declared a need for special care or assistance in emergency situations shall be recorded and communicated to the master prior to departure.
- 3 In addition, not later than 1 January 1999, the names and gender of all persons on board, distinguishing between adults, children and infants shall be recorded for search and rescue purposes.
- 4 The information required by paragraphs 1, 2 and 3 shall be kept ashore and made readily available to search and rescue services when needed.
- 5 Administrations may exempt passenger ships from the requirements of paragraph 3, if the scheduled voyages of such ships render it impracticable for them to prepare such records.

Regulation 24-3**Helicopter landing and pick-up areas**

- 1 All ro-ro passenger ships shall be provided with a helicopter pick-up area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.
- 2 Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.
- 3 Passenger ships of 130 m in length and upwards, constructed on or after 1 July 1999, shall be fitted with a helicopter landing area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.

Regulation 24-4**Decision support system for masters of passenger ships**

- 1 This regulation applies to all passenger ships. Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1999.
- 2 In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.
- 3 The system shall, as a minimum, consist of a printed emergency plan or plans. All foreseeable emergency situations shall be identified in the emergency plan or plans, including, but not limited to, the following main groups of emergencies:
 - .1 fire;
 - .2 damage to ship;
 - .3 pollution;
 - .4 unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew;
 - .5 personnel accidents;
 - .6 cargo-related accidents; and
 - .7 emergency assistance to other ships.

4 The emergency procedures established in the emergency plan or plans shall provide decision support to masters for handling any combination of emergency situations.

5 The emergency plan or plans shall have a uniform structure and be easy to use. Where applicable, the actual loading condition as calculated for the passenger ship's voyage stability shall be used for damage control purposes.

6 In addition to the printed emergency plan or plans, the Administration may also accept the use of a computer-based decision support system on the navigation bridge which provides all the information contained in the emergency plan or plans, procedures, checklists, etc., which is able to present a list of recommended actions to be carried out in foreseeable emergencies."

CHAPTER IV

RADIOCOMMUNICATIONS

Regulation 1 - Application

25 In paragraph 5, the reference to "paragraph 4" is replaced by "paragraphs 4 and 7".

26 At the end of paragraph 5.1.2, after the existing date "1992", the phrase "; however, passenger ships irrespective of size shall not be granted any exemption from the requirements of regulation 3 of chapter IV of that Convention" is added.

27 The following new paragraph 7 is added after existing paragraph 6:

"7 Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall, as appropriate, comply with the requirements of regulations 6.4, 6.5, 6.6 and 7.5 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

28 Existing paragraph 7 is renumbered as paragraph 8.

Regulation 6 - Radio installations

29 The following new paragraphs 4, 5 and 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In passenger ships, a distress panel shall be installed at the conning position. This panel shall contain either one single button which, when pressed, initiates a distress alert using all radiocommunication installations required on board for that purpose or one button for each individual installation. The panel shall clearly and visually indicate whenever any button or buttons have been pressed. Means shall be provided to prevent inadvertent activation of the button or buttons. If the satellite EPIRB is used as the secondary means of distress alerting and is not remotely activated, it shall be acceptable to have an additional EPIRB installed in the wheelhouse near the conning position.

5 In passenger ships, information on the ship's position shall be continuously and automatically provided to all relevant radiocommunication equipment to be included in the initial distress alert when the button or buttons on the distress panel is pressed.

6 In passenger ships, a distress alarm panel shall be installed at the conning position. The distress alarm panel shall provide visual and aural indication of any distress alert or alerts received on board and shall also indicate through which radiocommunication service the distress alerts have been received."

Regulation 7 - Radio equipment: General

30 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Every passenger ship shall be provided with means for two-way on-scene radiocommunications for search and rescue purposes using the aeronautical frequencies 121.5 MHz and 123.1 MHz from the position from which the ship is normally navigated."

Regulation 16 - Radio personnel

31 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

32 The following new paragraph 2 is added after the renumbered paragraph 1:

"2 In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only radiocommunication duties during distress incidents."

CHAPTER V**SAFETY OF NAVIGATION****Regulation 10 - Distress messages: Obligations and procedures**

33 The existing text of paragraphs (a) to (d) is replaced by the following:

"(a) The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service, that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress and, taking into account the recommendations of the Organization, inform the appropriate search and rescue service accordingly.

(b) The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships such as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships so requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible, be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation, and, if the ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this regulation, on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary."

- 34 The following new regulation 10-1 is added after existing regulation 10:

"Regulation 10-1

Master's discretion for safe navigation

The master shall not be constrained by the shipowner, charterer or any other person from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and in heavy seas."

Regulation 13 - Manning

- 35 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) On every passenger ship to which chapter 1 applies, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's log-book. The company or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language".

Regulation 15 - Search and rescue

- 36 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) Passenger ships to which chapter 1 applies, trading on fixed routes, shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship and the search and rescue services and be approved by the Administration. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken as agreed by the passenger ship and the search and rescue services concerned to test its effectiveness".

- 37 The following new regulation 23 is added after existing regulation 22:

"Regulation 23

Operational limitations

(This regulation applies to all passenger ships to which chapter I applies)

1 On passenger ships constructed before 1 July 1997, the requirements of this regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

2 A list of all limitations on the operation of a passenger ship including exemptions from any of these regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages, shall be compiled before the passenger ship is put in service. The list, together with any necessary explanations, shall be documented in a form acceptable to the Administration, which shall be kept on board readily available to the master. The list shall be kept updated. If the language used is not English or French, the list shall be provided in one of the two languages."

CHAPTER VI**CARRIAGE OF CARGOES****Regulation 5 - Stowage and securing**

38 The following new paragraph 6 is added after existing paragraph 5:

"6 Cargo units, including vehicles and containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization."

**RESOLUTION 1 DE LA CONFERENCE DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS
A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, ADOPTÉE LE 29 NOVEMBRE 1995**

**ADOPTION D'AMENDEMENTS A L'ANNEXE A LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE
LA VIE HUMAINE EN MER**

LA CONFERENCE,

RAPPELANT l'article VIII c) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée "la Convention") concernant la procédure d'amendement de la Convention par une conférence des Gouvernements contractants,

NOTANT la résolution A.596(15) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui concerne la sécurité des transbordeurs rouliers,

NOTANT EN OUTRE les résolutions MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) et MSC.27(61), par lesquelles le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adopté des amendements à la Convention en vue de renforcer la sécurité des navires rouliers à passagers neufs et existants, selon le cas,

CONSTATANT AVEC INQUIETUDE que depuis l'adoption des amendements susmentionnés, un certain nombre de navires rouliers à passagers ont eu des accidents, dont l'un a entraîné de lourdes pertes en vies humaines,

RECONNAISSANT qu'il faut de toute urgence améliorer davantage les normes de sécurité concernant tous les aspects de la conception, de l'équipement et de l'exploitation des navires rouliers à passagers afin d'éviter que de tels accidents ne se reproduisent,

AYANT EXAMINE les amendements à l'Annexe à la Convention qui ont été proposés et diffusés à tous les Membres de l'Organisation maritime internationale et à tous les Gouvernements contractants à la Convention,

1. **ADOPTE**, conformément à l'article VIII c) ii) de la Convention, les amendements à l'Annexe à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. **DECIDE**, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 1997, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;
3. **INVITE** les Gouvernements contractants à noter que, conformément à l'article VII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 1997, après avoir été acceptés suivant la procédure décrite au paragraphe 2 ci-dessus.

ANNEXE

AMENDEMENTS A L'ANNEXE A LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE H-1

CONSTRUCTION - COMPARTIMENTAGE ET STABILITE, MACHINES ET
INSTALLATIONS ELECTRIQUES**Règle 1 - Application**

- 1 Au paragraphe 3.2, remplacer la référence à "la règle 8.9" par "la règle 8-1".

Règle 2 - Définitions

- 2 Après l'actuel paragraphe 12, ajouter un nouveau paragraphe 13, libellé comme suit :

"13 Un *navire roulier à passagers* est un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à la règle II-2/3."

Règle 8 - Stabilité après avarie des navires à passagers

- 3 Dans le texte actuel qui figure entre parenthèses sous le titre, remplacer "du paragraphe 9" par "de la règle 8-1".
- 4 Supprimer le paragraphe 2.3.5 existant.
- 5 Au paragraphe 7.4, après la première phrase, ajouter une nouvelle phrase libellée comme suit :
"La stabilité du navire doit toujours être déterminée au moyen de calculs."
- 6 Supprimer le paragraphe 9 existant.
- 7 Après la règle 8 actuelle, ajouter les nouvelles règles 8-1 et 8-2 ci-après :

"Règle 8-1**Stabilité après avarie des navires rouliers à passagers**

Les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 1997 doivent satisfaire aux dispositions de la règle 8, telle que modifiée par la résolution MSC.12(56), au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après la date d'application qui est prescrite ci-dessous, suivant la valeur de A/A_{max} , tel que défini dans l'annexe de la Procédure de calcul pour évaluer la capacité de survie des navires rouliers à passagers existants à l'aide d'une méthode simplifiée fondée sur la résolution A.265(VIII), que le Comité de la sécurité maritime a mise au point à sa cinquante-neuvième session, en juin 1991 (MSC/Circ.574) :

Valeur de A/A_{max}	Date d'application
inférieure à 85 %	1er octobre 1998
85 % ou plus mais moins de 90 %	1er octobre 2000
90 % ou plus mais moins de 95 %	1er octobre 2002

95 % ou plus mais moins de 97,5 %	1er octobre 2004
97,5 % ou plus	1er octobre 2005

Règle 8-2

Prescriptions spéciales applicables aux navires rouliers à passagers transportant 400 personnes ou plus

Nonobstant les dispositions des règles 8 et 8-1 :

- .1 les navires rouliers à passagers autorisés à transporter 400 personnes ou plus qui sont construits le 1er juillet 1997 ou après cette date doivent satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.3 de la règle 8, l'avarie hypothétique étant située en un point quelconque de la longueur L du navire; et
- .2 les navires rouliers à passagers autorisés à transporter 400 personnes ou plus qui sont construits avant le 1er juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions de l'alinéa .1 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après la date d'application prescrite à l'alinéa .2.1, .2.2 ou .2.3, la date la plus éloignée étant retenue :

.2.1	Valeur de A/Am_{ax}	Date d'application
	inférieure à 85 %	1er octobre 1998
	85 % ou plus mais moins de 90 %	1er octobre 2000
	90 % ou plus mais moins de 95 %	1er octobre 2002
	95 % ou plus mais moins de 97,5 %	1er octobre 2004
	97,5 % ou plus	1er octobre 2010
.2.2	Nombre de personnes que le navire est autorisé à transporter	
	1 500 ou plus	1er octobre 2002
	1 000 ou plus mais moins de 1 500	1er octobre 2006
	600 ou plus mais moins de 1 000	1er octobre 2008
	400 ou plus mais moins de 600	1er octobre 2010

- .2.3 **Age du navire égal ou supérieur à** 20 ans,

"l'âge du navire étant le nombre d'années écoulées depuis la date à laquelle la quille du navire a été posée ou la date à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou bien depuis la date à laquelle le navire a été transformé en navire roulier à passagers."

Règle 10 - Cloisons d'extrémité, cloisons limitant les locaux des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc., à bord des navires à passagers

- 8 Remplacer le texte existant des paragraphes 3 et 4 par le texte suivant :

"3 S'il existe à l'avant une longue superstructure, la cloison de coqueron avant ou la cloison d'abordage de tout navire à passagers doit être prolongée, de manière à être étanche aux intempéries, jusqu'au pont complet suivant situé au-dessus du pont de cloisonnement. Le prolongement doit être disposé de manière à ne pas pouvoir être endommagé par la porte d'étrave en cas d'avarie ou de détachement de cette dernière.

4 Il n'est pas nécessaire de placer le prolongement requis au paragraphe 3 directement au-dessus de la cloison qui se trouve en dessous, pourvu qu'aucune partie du prolongement ne se trouve à l'avant de la limite avant prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 2. Toutefois, dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1997 :

- .1 lorsqu'une rampe en pente fait partie du prolongement, la partie du prolongement qui se trouve à plus de 2,3 m au-dessus du pont de cloisonnement peut s'étendre sur 1 m au maximum à l'avant de la limite prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 2; et
- .2 lorsque la rampe existante ne satisfait pas aux prescriptions régissant son acceptabilité en tant que prolongement de la cloison d'abordage et que sa position est telle que ce prolongement ne peut pas être placé dans les limites prescrites aux paragraphes 1 ou 2, le prolongement peut être placé à une distance limitée en arrière de la limite arrière prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 2. Cette distance ne devrait pas être supérieure à celle qui est nécessaire pour éviter de gêner le fonctionnement de la rampe. Le prolongement de la cloison d'abordage doit s'ouvrir vers l'avant et satisfaire aux prescriptions du paragraphe 3 et il doit être disposé de manière à ne pas pouvoir être endommagé par la rampe en cas d'avarie ou de détachement de cette dernière.

5 Une rampe qui ne satisfait pas aux prescriptions ci-dessus ne doit pas être considérée comme un prolongement de la cloison d'abordage.

6 Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1997, les prescriptions des paragraphes 3 et 4 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997."

9 Renuméroter les paragraphes 5 et 6 existants, qui deviennent les paragraphes 7 et 8.

Règle 15 - Ouvertures dans les cloisons étanches à l'eau des navires à passagers

10 Après l'actuel paragraphe 6.4, ajouter un nouveau paragraphe 6.5, libellé comme suit :

"6.5 A bord des navires construits avant le 1er février 1992, les portes qui ne satisfont pas aux prescriptions des paragraphes 6.1 à 6.4 doivent être fermées avant le début du voyage et doivent être maintenues fermées pendant la navigation; l'heure de l'ouverture de ces portes à l'arrivée au port et l'heure à laquelle elles sont fermées avant que le navire quitte le port doivent être consignées dans le journal de bord."

Règle 19 - Construction et épreuves initiales des ponts étanches à l'eau, tambours, etc., des navires à passagers et des navires de charge

11 Après l'actuel paragraphe 1, ajouter trois nouveaux paragraphes 2, 3 et 4, libellés comme suit :

"2 Lorsqu'un tambour de ventilation traversant une structure pénètre dans le pont de cloisonnement, il doit pouvoir résister à la pression de l'eau dont il peut être rempli après qu'il a été tenu compte de l'angle maximal d'inclinaison admissible aux stades intermédiaires de l'envahissement, conformément à la règle 8.5.

3 Si le tambour qui traverse le pont de cloisonnement passe en totalité ou en partie par le pont roulier principal, il doit être capable de résister à la pression d'impact due aux mouvements de l'eau retenue sur le pont roulier (effet d'impact).

4 Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1997, les prescriptions du paragraphe 2 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997."

12 Renommer le paragraphe 2 existant, qui devient le paragraphe 5.

Règle 20 - Etanchéité des navires à passagers au-dessus de la ligne de surimmersion

13 Après l'actuel paragraphe 2, ajouter un nouveau paragraphe 3, libellé comme suit :

"3 Dans le cas des navires à passagers construits le 1er juillet 1997 ou après cette date, l'extrémité ouverte des conduits d'aération située à l'intérieur d'une superstructure doit se trouver à 1 m au moins au-dessus de la flottaison lorsque le navire a un angle d'inclinaison de 15° ou lorsqu'il atteint l'angle maximal d'inclinaison aux stades intermédiaires de l'envahissement, tel que déterminé par des calculs directs, la valeur la plus grande étant retenue. Les conduits d'aération de citernes autres que les citernes d'hydrocarbures peuvent aussi refouler par le bordé de la superstructure. Les dispositions du présent paragraphe sont sans préjudice des dispositions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur."

14 Renommer les paragraphes 3 et 4 existants, qui deviennent les paragraphes 4 et 5.

15 Après l'actuelle règle 20-1, ajouter les nouvelles règles 20-2 à 20-4 ci-après :

"Règle 20-2

Etanchéité du pont roulier (pont de cloisonnement) jusqu'aux locaux situés au-dessous

1 Dans le cas des navires rouliers à passagers construits le 1er juillet 1997 ou après cette date :

- .1 sous réserve des dispositions des alinéas .2 et .3, tous les accès qui mènent à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement doivent avoir leur point le plus bas à au moins 2,5 m au-dessus du pont de cloisonnement;
- .2 lorsque des rampes pour véhicules sont installées pour permettre d'accéder à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement, leurs ouvertures doivent pouvoir être fermées de manière étanche aux intempéries pour empêcher que de l'eau ne pénètre dans les locaux situés au-dessous et doivent être équipées d'alarmes et d'indicateurs donnant un signal à la passerelle de navigation;
- .3 l'Administration peut autoriser l'aménagement d'accès particuliers aux locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement à condition que ces accès soient nécessaires pour le service essentiel du navire, par exemple le mouvement des machines et des provisions, et sous réserve que ces accès soient étanches à l'eau et équipés d'alarmes et d'indicateurs donnant un signal à la passerelle de navigation;
- .4 les accès visés aux alinéas .2 et .3 doivent être fermés avant que le navire ne quitte son poste à quai pour prendre la mer et doivent rester fermés jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste à quai suivant;
- .5 le capitaine doit s'assurer qu'il existe un système efficace permettant de contrôler et de signaler la fermeture et l'ouverture des accès visés aux alinéas .2 et .3; et

- .6 le capitaine doit s'assurer, avant que le navire ne quitte son poste à quai pour prendre la mer, que l'heure de la dernière fermeture des accès visés aux alinéas .2 et .3 est consignée dans le journal de bord, comme cela est prescrit à la règle 25.
- 2 Dans le cas des navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 1997 :
- .1 tous les accès à partir du pont roulier qui mènent à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement doivent être étanches aux intempéries et des moyens indiquant si l'accès est ouvert ou fermé doivent être prévus à la passerelle de navigation;
 - .2 tous ces accès doivent être fermés avant que le navire ne quitte son poste à quai pour prendre la mer et doivent rester fermés jusqu'à ce que le navire arrive à son poste à quai suivant;
 - .3 nonobstant les prescriptions de l'alinéa .2, l'Administration peut accepter que certains accès soient ouverts au cours du voyage mais uniquement pendant le laps de temps nécessaire pour permettre le passage et, si cela est indispensable, pour le service essentiel du navire; et
 - .4 les prescriptions de l'alinéa .1 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997.

Règle 20-3

Accès aux ponts rouliers

Dans le cas de tous les navires rouliers à passagers, le capitaine ou l'officier désigné doit veiller à ce qu'aucun des passagers ne soit autorisé, sans son consentement exprès, à entrer dans un pont roulier fermé lorsque le navire fait route.

Règle 20-4

Fermeture des cloisons sur le pont roulier

- 1 Toutes les cloisons transversales ou longitudinales qui sont considérées comme efficaces pour retenir l'eau de mer accumulée sur le pont roulier doivent être en place et assujetties avant que le navire quitte son poste à quai et doivent rester en place et assujetties jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste à quai suivant.
- 2 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, l'Administration peut accepter que certains accès ménagés dans de telles cloisons soient ouverts au cours du voyage mais uniquement pendant le laps de temps nécessaire pour permettre le passage et, si cela est indispensable, pour le service essentiel du navire."

Règle 23-2 - Etanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et contrôle des avaries

- 16 Remplacer le texte existant de la règle 23-2 par le texte suivant :

"(La présente règle s'applique à tous les navires rouliers à passagers, si ce n'est que pour les navires construits avant le 1er juillet 1997, le paragraphe 2 doit être appliqué au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997)

- 1 Il faut prévoir sur la passerelle de navigation des indicateurs pour toutes les portes de bordé, toute les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture qui, s'ils restaient ouverts

ou étaient mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner l'invasion d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison. Le système d'indicateurs doit être un système à sécurité intrinsèque et doit déclencher un signal lumineux lorsque la porte n'est pas complètement fermée ou que l'un quelconque des dispositifs d'assujettissement n'est pas en place et complètement verrouillé et un signal sonore lorsque cette porte ou ces dispositifs de fermeture s'ouvrent ou que les dispositifs d'assujettissement ne tiennent plus. Le tableau des indicateurs situé sur la passerelle de navigation doit être équipé d'une fonction de sélection de mode "port/voyage en mer" conçue de manière à ce qu'une alarme sonore se déclenche sur la passerelle de navigation lorsque le navire quitte le port alors que les portes d'étrave, les portes intérieures, la rampe arrière ou toute autre porte de bordé ne sont pas fermées ou que l'un quelconque des dispositifs de fermeture n'est pas dans la bonne position. La source d'énergie du système d'indicateurs doit être indépendante de la source d'énergie utilisée pour manoeuvrer et assujettir les portes. Il n'est pas nécessaire de modifier les systèmes d'indicateurs installés à bord de navires construits avant le 1er juillet 1997 qui ont été approuvés par l'Administration.

2 Un système de télévision et un système de détection des infiltrations d'eau doivent être mis en place de manière à indiquer à la passerelle de navigation et au poste de commande des machines toute infiltration par les portes d'étrave intérieures et extérieures, par les portes arrière ou par toute autre porte de bordé qui risquerait d'entraîner un envahissement des locaux de catégorie spéciale ou des espaces rouliers à cargaison.

3 Les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison doivent être surveillés en permanence par un service de ronde ou par d'autres moyens efficaces, tels qu'un système de télévision, de manière que l'on puisse détecter tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé aux véhicules par des passagers lorsque le navire fait route.

4 Des documents indiquant les procédures de manoeuvre pour la fermeture et l'assujettissement de toutes les portes de bordé, toutes les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture, qui, s'ils restaient ouverts ou étaient mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner l'invasion d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison, doivent être conservés à bord et affichés à un endroit approprié."

Règle 45 - Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique

17 Après la première phrase du paragraphe 5.3, insérer la nouvelle phrase suivante :

"A bord des navires rouliers à passagers, les câbles alimentant les systèmes d'alarme en cas de situation critique et les dispositifs de communication avec le public qui sont installés le 1er juillet 1998 ou après cette date doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation."

CHAPITRE II-2

CONSTRUCTION - PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

Règle 3 - Définitions

18 Après l'actuel paragraphe 33, ajouter un nouveau paragraphe 34, libellé comme suit :

"34 Un *navire roulier à passagers* est un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la présente règle."

19 Après l'actuelle règle 28, ajouter une nouvelle règle 28-1, libellée comme suit :

"Règle 28-1**Echappées ménagées à bord des navires rouliers à passagers****1 Prescriptions applicables à tous les navires rouliers à passagers**

1.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires rouliers à passagers. Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1997, les prescriptions de la présente règle s'appliquent au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997.

1.2 Des mains courantes ou autres moyens de se retenir doivent être installés dans toutes les coursives sur toute la longueur des échappées, de sorte que l'itinéraire conduisant aux postes de rassemblement et aux postes d'embarquement soit, autant que possible, pourvu sans interruption de prises solides. Ces mains courantes doivent être installées des deux côtés des coursives longitudinales d'une largeur supérieure à 1,8 m et des coursives transversales d'une largeur supérieure à 1 m. Il convient de tenir compte en particulier de la nécessité de pouvoir traverser les halls, atriums et autres grands espaces ouverts qui se trouvent le long des échappées. Les mains courantes et autres moyens de se retenir doivent avoir une résistance telle qu'ils puissent résister à une charge horizontale répartie de 750 N/m appliquée en direction du centre de la coursive ou de l'espace, ainsi qu'à une charge verticale répartie de 750 N/m appliquée en direction du bas. Il n'est pas nécessaire de considérer que ces deux charges s'appliquent simultanément.

1.3 Les échappées ne doivent pas être obstruées par des meubles et autres obstacles. A l'exception des tables et des chaises, que l'on peut enlever pour ménager un espace libre, il convient de fixer les meubles de rangement et autres éléments d'ameublement lourds se trouvant dans les locaux de réunion et le long des échappées pour les empêcher de ripper en cas de roulis ou de gîte. Il faut également fixer les revêtements de sol. Lorsque le navire fait route, les échappées doivent être dégagées d'obstacles tels que chariots servant au nettoyage, literie, bagages ou paquets.

1.4 Des échappées doivent être ménagées depuis chaque espace du navire normalement occupé jusqu'à un poste de rassemblement. Ces échappées doivent être disposées de manière à offrir l'accès le plus direct au poste de rassemblement et doivent être signalisées au moyen de symboles conformes aux recommandations de l'Organisation.

1.5 Lorsqu'un espace fermé est contigu à un pont découvert, les ouvertures donnant accès de cet espace fermé au pont découvert doivent, si cela est possible dans la pratique, pouvoir servir d'issues de secours.

1.6 Les ponts doivent être numérotés dans l'ordre croissant à partir de "1" depuis le plafond de ballast ou le pont le plus bas. Les numéros doivent être marqués en évidence sur chaque palier d'escalier et dans chaque hall d'ascenseur. Les ponts peuvent aussi avoir un nom mais leur numéro doit toujours être indiqué à côté du nom.

1.7 Des plans simples comportant l'indication "Vous êtes ici" et signalant les échappées par des flèches doivent être affichés en évidence à l'intérieur de chaque cabine, sur la porte, et dans les locaux de réunion. Ces plans doivent indiquer la direction à prendre pour utiliser les échappées et être orientés correctement compte tenu de leur emplacement à bord du navire.

1.8 Les portes des cabines doivent pouvoir s'ouvrir sans clé de l'intérieur. De même, toutes les portes se trouvant le long d'une quelconque échappée prévue devraient pouvoir s'ouvrir sans clé dans le sens de l'échappée.

2 Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers construits le 1er juillet 1997 ou après cette date

2.1 Sur 0,5 m de leur partie inférieure, les cloisons et autres séparations qui constituent des cloisonnements verticaux le long des échappées doivent pouvoir résister à une charge de 750 N/m pour que l'on puisse marcher dessus lorsque l'angle de gîte est important.

2.2 L'échappée menant des cabines aux entourages d'escaliers doit être aussi directe que possible, le nombre de changements de direction devant être minimal. Il ne doit pas être nécessaire de passer d'un bord du navire à l'autre pour atteindre une échappée. Il ne doit pas être nécessaire de monter ou de descendre plus de deux ponts pour parvenir à un poste de rassemblement ou à un pont découvert à partir d'un local à passagers quelconque.

2.3 Des échappées extérieures doivent être prévues depuis les ponts découverts visés au paragraphe 2.2, jusqu'aux postes d'embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage.

3 Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers construits le 1er juillet 1999 ou après cette date

Dans le cas des navires rouliers à passagers construits le 1er juillet 1999 ou après cette date, les échappées doivent faire l'objet d'une analyse du point de vue de l'évacuation dès les premiers stades de la conception. L'analyse doit servir à identifier et à supprimer, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, l'encombrement que risque de créer, lors d'un abandon, le mouvement normal des passagers et de l'équipage le long des échappées, y compris la nécessité éventuelle pour l'équipage d'aller dans le sens inverse de celui des passagers. En outre, elle doit servir à prouver que les dispositions prises en matière d'évacuation sont suffisamment souples pour parer au cas où des échappées, postes de rassemblement, postes d'embarquement ou embarcations ou radeaux de sauvetage ne seraient pas utilisables à la suite d'un accident."

Règle 37 - Protection des locaux de catégorie spéciale

20 Renuméroté le paragraphe 2.1 existant qui devient le paragraphe 2.1.1.

21 Après le paragraphe renuméroté 2.1.1, ajouter un nouveau paragraphe 2.1.2, libellé comme suit :

"2.1.2 Décharges

2.1.2.1 A bord de tous les navires rouliers à passagers, les clapets de décharge des dalots, pourvus de moyens de fermeture directs manoeuvrables depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, doivent rester ouverts tant que le navire est en mer.

2.1.2.2 Toute manoeuvre des clapets visés à l'alinéa 2.1.2.1 doit être consignée dans le journal de bord."

CHAPITRE III

ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Règle 3 - Définitions

22 Après l'actuel paragraphe 18, ajouter, le nouveau paragraphe 19 suivant :

"19 Un *navire roulier à passagers* est un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à la règle II-2/3."

Règle 6 - Communications

23 Après l'actuel paragraphe 4, ajouter le nouveau paragraphe 5 suivant :

"5 Dispositifs de communication avec le public à bord des navires à passagers

5.1 Outre les prescriptions de la règle II-2/40.5 ou de la règle II-2/41-2, selon le cas, et celles du paragraphe 4.2, tous les navires à passagers doivent être pourvus d'un dispositif de communication avec le public. Dans le cas des navires à passagers construits avant le 1er juillet 1997, les prescriptions des paragraphes 5.2, 5.3 et 5.5 doivent être appliquées au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997, sous réserve des dispositions du paragraphe 5.6.

5.2 Le dispositif de communication avec le public doit être constitué d'un réseau complet de haut-parleurs permettant de diffuser simultanément des messages dans tous les locaux où des membres d'équipage et/ou des passagers se trouvent normalement, et aux postes de rassemblement. Il doit permettre la diffusion de messages depuis la passerelle de navigation et depuis tout autre endroit à bord où l'Administration le juge nécessaire.

5.3 Le dispositif de communication avec le public doit être protégé contre les utilisations non autorisées et pouvoir être entendu clairement au-dessus du bruit ambiant dans tous les locaux prescrits au paragraphe 5.2; il doit être muni d'une fonction de neutralisation commandée depuis un emplacement situé sur la passerelle de navigation ou depuis tout autre endroit à bord jugé nécessaire par l'Administration, de manière que tous les messages d'urgence soient diffusés lorsque l'un quelconque des haut-parleurs situés dans les locaux concernés n'est pas en marche, que son volume a été réduit ou que le dispositif de communication avec le public est utilisé à d'autres fins.

5.4 A bord des navires à passagers construits le 1er juillet 1997 ou après cette date :

.1 le dispositif de communication avec le public doit avoir au moins deux circuits qui soient suffisamment séparés sur l'ensemble de leur longueur et avoir deux amplificateurs distincts et indépendants; et

.2 le dispositif de communication avec le public et ses normes de fonctionnement doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

5.5 Le dispositif de communication avec le public doit être raccordé à la source d'énergie de secours.

5.6 Les navires construits avant le 1er juillet 1997 qui sont déjà munis d'un dispositif de communication avec le public approuvé par l'Administration qui est conforme pour l'essentiel à ceux qui sont prescrits par les paragraphes 5.2, 5.3 et 5.5 ne sont pas tenus de changer leur dispositif."

24 Après l'actuelle règle 24, ajouter les nouvelles règles 24-1 à 24-4 ci-après :

"Règle 24-1

Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers

1 La présente règle s'applique à tous les navires rouliers à passagers. Les navires rouliers à passagers construits :

.1 le 1er juillet 1998 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 et 5;

- 2 le 1er juillet 1986 ou après cette date et avant le 1er juillet 1998 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1998 et aux prescriptions des paragraphes 2.3, 2.4, 3 et 4 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 2000; et
- 3 avant le 1er juillet 1986 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1998 et aux prescriptions des paragraphes 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 et 4 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 2000.

2 Radeaux de sauvetage

2.1 Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la règle 48.5 ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions de la règle 48.6, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

2.2 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'arrimage leur permettant de surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle 23.

2.3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions de la règle 39.4.1 ou de la règle 40.4.1, selon le cas.

2.4 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. A titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par l'Administration, compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

3 Canots de secours rapides

3.1 Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

3.2 Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par l'Administration. Lorsqu'elle approuve de tels engins, l'Administration doit tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et elle doit aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'Organisation.

3.3 Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement, compte tenu du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW) et des recommandations adoptées par l'Organisation, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manoeuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.

3.4 Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers construit avant le 1er juillet 1997 sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au paragraphe 3.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou, dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1986, à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence, sous réserve que toutes les conditions ci-après soient remplies :

- .1 le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du paragraphe 3.2;
- .2 la réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir; et
- .3 ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

4 Moyens de récupération

4.1 Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.

4.2 Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour la récupération.

4.3 Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

5 Brassières de sauvetage

5.1 Nonobstant les prescriptions des règles 7.2 et 21.2, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.

5.2 A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 32.3.

Règle 24-2

Renseignements concernant les passagers

1 Toutes les personnes à bord d'un navire à passagers doivent être comptées avant le départ.

2 Les renseignements concernant les personnes qui ont fait savoir qu'elles auraient besoin de soins ou d'une assistance particulières dans des situations d'urgence doivent être consignés et communiqués au capitaine avant le départ.

3 En outre, le 1er janvier 1999 au plus tard, le nom et le sexe de toutes les personnes à bord, accompagnés d'une indication permettant de déterminer s'il s'agit d'adultes, d'enfants ou de nourrissons, doivent être consignés aux fins de la recherche et du sauvetage.

4 Les renseignements visés aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus doivent être conservés à terre et être mis rapidement à la disposition des services de recherche et de sauvetage lorsque cela est nécessaire.

5 Les Administrations peuvent exempter les navires à passagers de l'application des prescriptions du paragraphe 3 si les voyages à heures fixes de ces navires sont tels qu'il leur est impossible en pratique d'établir de tels documents.

Règle 24-3

Aires d'atterrissage et d'évacuation par hélicoptère

1 Tous les navires rouliers à passagers doivent disposer d'une aire d'évacuation par hélicoptère approuvée par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

2 Les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997.

3 Les navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 130 m construits le 1er juillet 1999 ou après cette date doivent disposer d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère approuvée par l'Administration compte tenu des recommandations adoptées par l'Organisation.

Règle 24-4

Système d'aide à la décision destiné aux capitaines des navires à passagers

1 La présente règle s'applique à tous les navires à passagers. Les navires à passagers construits avant le 1er juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1999.

2 A bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.

3 Le système doit, au minimum, consister en un ou plusieurs plans d'urgence imprimés. Le ou les plans d'urgence doivent mentionner toutes les situations critiques susceptibles de se produire, y compris, mais sans toutefois s'y limiter, les principaux groupes de situations critiques ci-après :

- .1 incendie;
- .2 avarie du navire;
- .3 pollution;
- .4 actes illicites menaçant la sécurité du navire et la sécurité de ses passagers et de son équipage;
- .5 accidents du personnel;
- .6 accidents liés à la cargaison; et
- .7 assistance d'urgence à d'autres navires.

4 Les procédures d'urgence énoncées dans le ou les plans d'urgence doivent fournir aux capitaines une aide à la décision dans toutes les combinaisons possibles de situations critiques.

5 Le ou les plans d'urgence doivent avoir une structure uniforme et être faciles à utiliser. Lorsque cela est applicable, l'état de chargement effectif calculé pour assurer la stabilité du navire à passagers pendant le voyage doit être indiqué aux fins de la maîtrise des avaries.

6 En plus du ou des plans d'urgence imprimés, l'Administration peut accepter l'utilisation, à la passerelle de navigation, d'un système informatisé d'aide à la décision qui fournisse toutes les informations contenues dans le ou les plans, procédures, listes de contrôle d'urgence, etc., et qui puisse présenter une liste des mesures recommandées à exécuter dans les situations critiques susceptibles de se produire."

CHAPITRE IV

RADIOCOMMUNICATIONS

Règle 1 - Application

25 Au paragraphe 5, remplacer la référence au "paragraphe 4" par une référence aux "paragraphe 4 et 7".

26 A la fin du paragraphe 5.1.2, après l'actuelle date de "1992", ajouter la phrase suivante : "; toutefois, les navires à passagers, quelle que soit leur taille, ne peuvent être exemptés de l'application d'une quelconque des prescriptions de la règle 3 du chapitre IV de cette convention".

27 Après l'actuel paragraphe 6, ajouter le paragraphe 7 suivant :

"7 Les navires à passagers construits avant le 1er juillet 1997 doivent, selon qu'il convient, satisfaire aux prescriptions des règles 6.4, 6.5, 6.6 et 7.5 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997."

28 Renommer l'actuel paragraphe 7, qui devient le paragraphe 8.

Règle 6 - Installations radioélectriques

29 Après l'actuel paragraphe 3, ajouter les nouveaux paragraphes 4, 5 et 6 ci-après :

"4 A bord des navires à passagers, un panneau "détresse" doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau doit comporter soit un seul bouton qui, lorsqu'on appuie dessus, déclenche une alerte de détresse faisant intervenir toutes les installations de radiocommunication requises à bord à cette fin, soit un bouton pour chacune des installations. Chaque fois qu'un bouton a été actionné, un indicateur visuel situé sur le panneau doit le signaler clairement. Il doit être prévu des moyens empêchant d'actionner par inadvertance le ou les boutons. Si la RLS par satellite est utilisée comme moyen secondaire d'alerte de détresse et n'est pas déclenchée à distance, une autre RLS peut être installée dans la timonerie, à proximité du poste de contrôle.

5 A bord des navires à passagers, des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements de radiocommunication pertinents afin d'être inclus dans l'alerte de détresse initiale, lorsqu'un ou plusieurs boutons ont été actionnés sur le panneau "détresse".

6 A bord des navires à passagers, un panneau d'alarme de détresse doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau d'alarme de détresse doit fournir une indication visuelle et sonore des alertes de détresse reçues à bord et doit également indiquer le service de radiocommunications par l'intermédiaire duquel ces alertes ont été reçues."

Règle 7 - Matériel radioélectrique : Dispositions générales

30 Après l'actuel paragraphe 4, ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après :

"5 Tout navire à passagers doit être pourvu d'installations permettant d'émettre et de recevoir des radiocommunications sur place, aux fins de la recherche et du sauvetage, sur les

fréquences aéronautiques 121,5 MHz et 123,1 MHz, depuis le poste de navigation habituel du navire."

Règle 16 - Personnel chargé des radiocommunications

- 31 Numéroté l'actuel paragraphe, qui devient le paragraphe 1.
- 32 Après le paragraphe numéroté 1, ajouter le nouveau paragraphe 2 ci-après :

"2 A bord des navires à passagers, au moins une personne possédant les qualifications voulues, conformément au paragraphe 1, doit être désignée pour exécuter uniquement des fonctions liées aux radiocommunications pendant les cas de détresse."

CHAPITRE V

SECURITE DE LA NAVIGATION

Règle 10 - Messages de détresse : Obligations et procédures

- 33 Remplacer le texte actuel des paragraphes a) à d) par ce qui suit :

"a) Le capitaine d'un navire en mer qui est dans une position lui permettant de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, un signal indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible. Si le navire qui reçoit l'alerte de détresse est dans l'impossibilité de se porter à leur secours, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de le faire, le capitaine doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse et en informer le service de recherche et de sauvetage compétent en tenant compte des recommandations de l'Organisation.

b) Le capitaine d'un navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage intéressé, après avoir consulté, autant que cela puisse être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à l'alerte de détresse, a le droit de réquisitionner parmi ces navires celui ou ceux que le capitaine du navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage considère les mieux à même de prêter assistance; le capitaine ou les capitaines du ou des navires ainsi réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

c) Les capitaines des navires sont libérés de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente règle lorsqu'ils apprennent que leurs navires n'ont pas été réquisitionnés et qu'un ou plusieurs navires autres que les leurs ont été réquisitionnés et donnent suite à la réquisition. Cette décision doit, si possible, être communiquée aux autres navires réquisitionnés et au service de recherche et de sauvetage.

d) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe b) de la présente règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le service de recherche et de sauvetage ou par le capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes que le secours n'est plus nécessaire."

- 34 Après l'actuelle règle 10, ajouter la nouvelle règle 10-1 ci-après :

"Règle 10-1

Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité de la navigation

Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part du propriétaire du navire, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre une décision quelconque que ses compétences professionnelles lui font juger nécessaire à la sécurité de la navigation, notamment par gros temps et mer agitée."

Règle 13 - Equipage

- 35 Après l'actuel paragraphe b), ajouter le nouveau paragraphe c) suivant :

"c) A bord de tout navire à passagers auquel s'applique le chapitre 1, il faut établir une langue de travail afin de garantir que les membres de l'équipage s'acquittent efficacement de leurs fonctions en matière de sécurité et la mentionner dans le journal de bord du navire. La compagnie ou le capitaine, selon le cas, doit déterminer la langue de travail appropriée. Chaque membre de l'équipage doit être en mesure de la comprendre et, le cas échéant, de donner des ordres et des consignes et faire rapport dans cette langue. Tous les plans et listes qui doivent être affichés doivent être traduits dans la langue de travail, si celle-ci n'est pas une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon."

Règle 15 - Recherche et sauvetage

- 36 Après l'actuel paragraphe b), ajouter le nouveau paragraphe c) suivant :

"c) Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I, qui sont exploités sur des routes fixes doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence. Ce plan doit être établi en coopération entre le navire et les services de recherche et de sauvetage et être approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des exercices périodiques effectués comme convenu par le navire à passagers et les services de recherche et de sauvetage intéressés afin d'en vérifier l'efficacité."

- 37 Après l'actuelle règle 22, ajouter la nouvelle règle 23 ci-après :

"Règle 23

Limites d'exploitation

(La présente règle s'applique à tous les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I)

1 A bord des navires à passagers construits avant le 1er juillet 1997, les prescriptions de la présente règle s'appliquent au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1997.

2 Une liste de toutes les limites imposées à l'exploitation d'un navire à passagers, y compris les exemptions de l'application de l'une quelconque des présentes règles, les restrictions en vigueur dans les zones d'exploitation, les restrictions dues au temps, à l'état de la mer ou celles relatives aux charges, à l'assiette, à la vitesse admissibles et toutes autres limites, qu'elles soient imposées par l'Administration ou fixées au stade de la conception ou de la construction, doit être établie avant la mise en service du navire à passagers. Cette liste, accompagnée de toutes les explications nécessaires, doit figurer dans un document se présentant sous une forme jugée acceptable par

l'Administration, qui doit être conservé à bord de manière à pouvoir être consulté aisément par le capitaine. Cette liste doit être tenue à jour. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni le français, la liste doit être disponible dans l'une de ces deux langues."

CHAPITRE VI

TRANSPORT DE CARGAISONS

Règle 5 - Arrimage et assujettissement

38 Après le paragraphe 5, ajouter le nouveau paragraphe 6 ci-après :

"6 Les engins de transport, y compris les véhicules et les conteneurs, doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, tels que définis à la règle II-2/3.14, tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. La rédaction du Manuel d'assujettissement de la cargaison doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives élaborées par l'Organisation."

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

**РЕЗОЛЮЦИЯ 1 КОНФЕРЕНЦИИ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, ПРИНЯТАЯ 29 НОЯБРЯ 1995 ГОДА**

**ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА**

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VIII с) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее именуемой "Конвенция"), касающуюся процедуры внесения поправок в Конвенцию путем созыва конференции Договаривающихся правительств,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ принятую Ассамблеей Международной морской организации (ИМО) резолюцию А.596(15), касающуюся безопасности судов ро-ро,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ ДАЛЕЕ резолюции MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) и MSC.27(61), которыми Комитет по безопасности на море ИМО одобрил поправки к Конвенции, целью которых является, соответственно, повышение безопасности новых и существующих пассажирских судов ро-ро,

ВЫРАЖАЯ БЕСПОКОЙСТВО в связи с тем, что после одобрения вышеупомянутых поправок ряд пассажирских судов ро-ро потерпел аварии, одна из которых повлекла большие человеческие жертвы,

ПРИЗНАВАЯ срочную необходимость дальнейшего повышения стандартов безопасности по всем аспектам проектирования, оборудования и эксплуатации пассажирских судов ро-ро с целью избежать повторения таких аварий,

РАССМОТРЕВ поправки к Приложению к Конвенции, предложенные и разосланные всем членам Международной морской организации и всем Договаривающимся правительствам Конвенции,

1. **ОДОБРЯЕТ**, в соответствии со статьей VIII с) ii) Конвенции, поправки к Приложению к Конвенции, текст которых приведен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ**, в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 января 1997 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающихся правительств государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 июля 1997 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ГЛАВА II-1

КОНСТРУКЦИЯ - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ,
МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Правило 1 - Применимое

- 1 В пункте 3.2 ссылка на правило 8.9 заменяется ссылкой на правило 8-1.

Правило 2 - Определенная

- 2 После существующего пункта 12 добавляется следующий новый пункт 13:

"13 *Пассажирское судно ро-ро* есть пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как они определены в правиле II-2/3."

Правило 8 - Остойчивость пассажирских судов в поврежденном состоянии

- 3 В тексте в скобках, следующем после заголовка, ссылка на пункт 9 заменяется ссылкой на правило 8-1.

- 4 Существующий пункт 2.3.5 исключается.

- 5 В пункте 7.4 после существующего первого предложения добавляется следующее новое предложение:

"Определение остойчивости судна должно всегда выполняться путем расчета."

- 6 Существующий пункт 9 исключается.

- 7 После существующего правила 8 добавляются следующие новые правила 8-1 и 8-2:

"Правило 8-1

Остойчивость пассажирских судов ро-ро в поврежденном состоянии

Пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям правила 8 с поправками, внесенными резолюцией MSC.12(56), не позднее даты первого периодического освидетельствования после даты соответствия, предписанной ниже в соответствии с величиной A/A_{max} , как определено в приложении к Порядку расчета для оценки характеристик живучести существующих пассажирских судов ро-ро с использованием упрощенного метода, основанного на резолюции A.265(VIII), разработанному Комитетом по безопасности на море на его пятьдесят девятой сессии в июне 1991 года (MSC/Circ.574):

Величина A/Атах	Дата соответствия
менее 85%	1 октября 1998 года
85% или более, но менее 90%	1 октября 2000 года
90% или более, но менее 95%	1 октября 2002 года
95% или более, но менее 97,5%	1 октября 2004 года
97,5% или более	1 октября 2005 года

Правило 8-2

Специальные требования для пассажирских судов ро-ро, перевозящих 400 человек или более

Несмотря на положения правил 8 и 8-1:

- .1 Пассажирские суда ро-ро, которым выдано свидетельство на перевозку 400 человек или более, построенные 1 июля 1997 года или после этой даты, должны отвечать положениям пункта 2.3 правила 8 при предполагаемом повреждении в любом месте по длине судна L; и
- .2 пассажирские суда ро-ро, которым выдано свидетельство на перевозку 400 человек или более, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям подпункта .1 не позднее даты первого периодического освидетельствования после даты соответствия, предписанной подпунктами 2.1, 2.2 или 2.3, смотря по тому, что произойдет позднее:

.2.1	Величина A/Атах	Дата соответствия
	менее 85%	1 октября 1998 года
	85% или более, но менее 90%	1 октября 2000 года
	90% или более, но менее 95%	1 октября 2002 года
	95% или более, но менее 97,5%	1 октября 2004 года
	97,5% или более	1 октября 2010 года
.2.2	Количество людей, разрешенное для перевозки	
	1500 или более	1 октября 2002 года
	1000 или более, но менее 1500	1 октября 2006 года
	600 или более, но менее 1000	1 октября 2008 года
	400 или более, но менее 600	1 октября 2010 года
.2.3	Возраст судна, равный или более	20 лет.

где возраст судна означает время, исчисляемое с даты закладки киля или с даты, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или с даты, на которую судно было переоборудовано в пассажирское судно ро-ро."

Правило 10 - Переборка пиков и машинного помещения, туннели гребных валов и т.д. на пассажирских судах

8 Существующий текст пунктов 3 и 4 заменяется следующим:

"3 Если имеется длинная носовая надстройка, то форпиковая или таранная переборка на всех пассажирских судах должна быть продлена непроницаемой при воздействии моря

до следующей сплошной палубы, расположенной над палубой переборок. Продолжение форпиковой или таранной переборки должно быть установлено так, чтобы предотвратить возможность причинения ему повреждения носовой дверью в случае ее повреждения при отделении.

4 Продолжение, требуемое пунктом 3, может не совпадать с переборкой, расположенной ниже палубы переборок, при условии, что никакая часть продолжения не выступит в нос за пределы, указанные в пункте 1 или пункте 2. Однако на судах, построенных до 1 июля 1997 года:

- 1 если наклонная аппарель образует часть продолжения, та часть продолжения, которая находится более чем на 2,3 м выше палубы переборок, может выступать не более чем на 1 м в нос за пределы, указанные в пункте 1 или пункте 2; и
- 2 если существующая аппарель не отвечает требованиям для ее принятия в качестве продолжения таранной переборки и положение аппарели препятствует размещению такого продолжения в пределах, указанных в пункте 1 или пункте 2, то это продолжение может быть расположено на ограниченном расстоянии в корму в пределах, указанных в пункте 1 или пункте 2. Это ограниченное расстояние в корму должно быть не более того, которое необходимо для обеспечения отсутствия помех при движении аппарели. Продолжение таранной переборки должно открываться в нос и отвечать требованиям пункта 3 и должно быть установлено так, чтобы предотвратить возможность причинения ему повреждения аппарелью в случае ее повреждения при отделении.

5 Аппарели, не отвечающие вышеупомянутым требованиям, не должны рассматриваться как продолжение таранной переборки.

6 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пунктов 3 и 4 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года".

9 Существующие пункты 5 и 6 переименовываются на пункты 7 и 8.

Правило 15 - Отверстия в водонепроницаемых переборках пассажирских судов

10 После существующего пункта 6.4 добавляется следующий новый пункт 6.5:

"6.5 На судах, построенных до 1 февраля 1992 года, двери, которые не отвечают требованиям пунктов 6.1—6.4, должны быть закрыты до начала рейса и должны содержаться закрытыми во время плавания; время открытия таких дверей в порту и время их закрытия до того, как судно покинет порт, должно заноситься в судовой журнал."

Правило 19 - Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и т.д. на пассажирских и грузовых судах

11 После существующего пункта 1 добавляются следующие новые пункты 2, 3 и 4:

"2 Если вентиляционная шахта, проходящая через надстройку, прорезает палубу переборок, шахта должна быть способна противостоять давлению воды, которая может находиться внутри шахты, приняв во внимание максимальный угол крена, допустимый на промежуточных стадиях затопления в соответствии с правилом 8.5.

3 Если вся шахта или ее часть, прорезающая палубу переборок, расположены на главной палубе ро-ро, шахта должна быть способна противостоять динамическому давлению вследствие перемещения на качке воды, оказавшейся на палубе ро-ро.

4 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пункта 2 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года."

12 Существующий пункт 2 переименовывается на пункт 5.

Правило 20 - Водонепроницаемость пассажирских судов выше предельной являя погружения

13 После существующего пункта 2 добавляется следующий пункт 3:

"3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты, открытые концы воздушных труб, заканчивающихся в надстройке, должны быть по меньшей мере на 1 м выше ватерлинии, когда судно наклонено до угла 15° или до максимального угла крена на промежуточных стадиях затопления, как определено путем непосредственного расчета, смотря по тому, что больше. В качестве альтернативы, воздушные трубы танков, иных чем нефтяные танки, могут проходить через борт надстройки. Положения настоящего пункта не наносят ущерба положениям действующей Международной конвенции о грузовой марке."

14 Существующие пункты 3 и 4 переименовываются на пункты 4 и 5.

15 После существующего правила 20-1 добавляются следующие новые правила 20-2—20-4:

"Правило 20-2

Водонепроницаемость палубы ро-ро (палубы переборок) в отношении помещений, расположенных ниже

1 На пассажирских судах ро-ро, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты:

- .1 с соблюдением положений подпунктов .2 и .3 самая нижняя точка всех проходов, ведущих в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должна быть не менее чем на 2,5 м выше палубы переборок;
- .2 если аппараты для колесной техники установлены таким образом, что имеется доступ в помещения, расположенные ниже палубы переборок, их отверстия должны иметь непроницаемые при воздействии моря закрытия, чтобы предотвратить поступление воды в нижние помещения, и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик;
- .3 Администрация может разрешить устройство конкретных проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например перемещения механизмов и запасных частей, при условии что такие проходы будут водонепроницаемыми и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик;
- .4 проходы, упомянутые в подпунктах .2 и .3, должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала в рейс, и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не ошвартуется у своего следующего причала;

- .5 капитан должен обеспечить, чтобы на судне осуществлялась эффективная система контроля и докладов о закрытии и открытии проходов, упомянутых в подпунктах .2 и .3; и
 - .6 капитан должен обеспечить, чтобы до того, как судно отойдет от причала в рейс, в соответствии с требованием правила 25 в судовом журнале была сделана запись о времени последнего закрытия проходов, упомянутых в подпунктах .2 и .3.
- 2 На пассажирских судах ро-ро, построенных до 1 июля 1997 года:
- .1 все проходы, которые ведут с палубы ро-ро в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должны быть непроницаемыми при воздействии моря, и на ходовом мостике должны быть предусмотрены средства, указывающие, открыт проход или закрыт;
 - .2 все такие проходы должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала в рейс, и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не опшвартуется у своего следующего причала;
 - .3 несмотря на требования подпункта .2, Администрация может разрешить, чтобы отдельные проходы оставались открытыми во время рейса, но только на период, достаточный для прохода людей, и, если требуется, для важнейших работ судна; и
 - .4 требования подпункта .1 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

Правило 20-3

Доступ на палубы ро-ро

На всех пассажирских судах ро-ро капитан или назначенное им лицо командного состава должны обеспечить, чтобы без их ясно выраженного согласия ни одному пассажиру не разрешался доступ на закрытую палубу ро-ро, когда судно находится в пути.

Правило 20-4

Закрытие переборок на палубе ро-ро

- 1 Все поперечные или продольные переборки, которые рассматриваются как эффективные средства для ограничения распространения морской воды, скопившейся на палубе ро-ро, должны находиться на месте и быть закреплены до того, как судно отойдет от причала, и оставаться в таком положении до тех пор, пока судно не опшвартуется у своего следующего причала.
- 2 Несмотря на требования пункта 1, Администрация может разрешить, чтобы отдельные проходы в таких переборках оставались открытыми во время рейса, но только на период, достаточный для прохода людей, и, если требуется, для важнейших работ судна."

Правило 23-2 - Водонепрошцаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения в борьбе за живучесть судна

16 Существующий текст правила 23-2 заменяется следующим:

"(Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро, за тем исключением, что к судам, построенным до 1 июля 1997 года, пункт 2 должен применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года)

1 На ходовом мостике должны быть предусмотрены индикаторы для всех дверей в обшивке судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или не задрены должным образом, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Система индикации должна быть спроектирована по принципу отказоустойчивости и должна указывать с помощью визуальных сигналов, что дверь не закрыта полностью или что какое-либо из устройств крепления не находится на месте и не закреплено полностью, и с помощью звуковых сигналов, что также дверь или средство закрытия открылись или устройства крепления отперлись. Панель индикации на ходовом мостике должна быть снабжена функцией выбора режима работы "порт/но-походному", так устроенной, чтобы на ходовой мостик подавался звуковой сигнал, если судно выходит из порта с незакрытыми носовыми дверями, внутренними дверями, кормовой аппарелью или любыми другими бортовыми дверями в обшивке корпуса судна или какое-либо средство закрытия не находится в правильном положении. Источник питания для системы индикации должен быть независимым от источника питания приводов для работы и задрывания дверей. Нет необходимости в замене систем индикации, одобренных Администрацией, которые были установлены на судах, построенных до 1 июля 1997 года.

2 Должны быть предусмотрены наблюдение с помощью телевизионных средств и система определения протечек воды, обеспечивающие индикацию на ходовом мостике и на посту управления главной двигательной установкой о любой протечке через внутренние и внешние носовые двери, кормовые двери или любые другие двери в обшивке корпуса, которая может привести к затоплению помещений специальной категории или грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

3 Помещения специальной категории и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны постоянно патрулироваться или контролироваться эффективными способами, такими, как наблюдение с помощью телевизионных средств, так чтобы подвижка колесной техники в неблагоприятную погоду и неразрешенный доступ пассажиров в эти помещения могли быть обнаружены, когда судно находится в пути.

4 На судне должны иметься и вывешиваться в подходящем месте документы по эксплуатационным процедурам закрытия и задрывания всех дверей в обшивке судна, дверей для погрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или не задрены должным образом, могли бы, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки."

Правило 45 - Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

17 После существующего первого предложения пункта 5.3 добавляется следующее новое предложение:

"На пассажирских судах ро-ро прокладка кабеля для систем аварийно-предупредительной сигнализации и громкоговорящей связи, установленных 1 июля 1998 года или после этой даты, должна быть одобрена Администрацией с учетом рекомендаций, разработанных Организацией."

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Правило 3 - Определения

18 После существующего пункта 33 добавляется следующий новый пункт 34:

"34 *Пассажирское судно ро-ро* есть пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как она определены в настоящем правиле."

19 После существующего правила 28 добавляется следующее новое правило 28-1:

"Правило 28-1

Пути эвакуации на пассажирских судах ро-ро

1 Требования, применимые ко всем пассажирским судам ро-ро

1.1 Настоящий пункт должен применяться ко всем пассажирским судам ро-ро. В отношении судов, построенных до 1 июля 1997 года, требования настоящего правила должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

1.2 Поручни или другие лесера должны быть предусмотрены во всех коридорах вдоль всего пути эвакуации, так чтобы жесткий поручень имелся на каждом шагу пути, где это возможно, к местам сбора и местам посадки в спасательные шлюпки и плоты. Такие поручни должны быть предусмотрены с обеих сторон продольных коридоров шириной более 1,8 м и поперечных коридоров шириной более 1 м. Особое внимание должно быть обращено на необходимость обеспечения возможности пересекать вестибюли, атриумы и другие большие открытые помещения вдоль пути эвакуации. Поручни и другие лесера должны быть такой прочности, чтобы выдерживать распределенную горизонтальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную в направлении центра коридора или помещения, и распределенную вертикальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную по направлению вниз. Нет необходимости прилагать обе нагрузки одновременно.

1.3 Пути эвакуации не должны загромождаться мебелью и другими препятствиями. За исключением столов и стульев, которые могут быть убраны для обеспечения свободного места, шкафы и другие тяжелые предметы мебели в общественных помещениях и вдоль путей эвакуации должны быть закреплены на месте, для того чтобы предотвратить их перемещение, если судно испытывает бортовую качку или крен. Покрытия полов также должны быть закреплены. Когда судно находится в пути, пути эвакуации должны содержаться свободными от препятствий, таких, как тележки для уборки, постельные принадлежности, багаж и коробки для товаров.

1.4 Должны быть предусмотрены пути эвакуации из каждого обычно занятого помещения на судне к месту сбора. Эти пути эвакуации должны быть устроены так, чтобы обеспечивался наиболее прямой возможный путь к месту сбора, и должны быть обозначены символами в соответствии с рекомендациями Организации.

1.5 Если закрытые помещения примыкают к открытой палубе, должна иметься возможность, где это практически осуществимо, использовать отверстия, ведущие из закрытого помещения на открытую палубу, в качестве аварийных выходов.

1.6 Палубы должны быть пронумерованы последовательно, начиная с "1" на палубе второго дека или на самой нижней палубе. Эти номера должны указываться на видном месте на площадках трапов и лифтов. Палубы также могут иметь названия, однако номер палубы должен всегда указываться рядом с названием.

1.7 Простые планы-схемы, показывающие местонахождение ("Вы находитесь здесь") и пути эвакуации, обозначенные стрелками, должны устанавливаться на видном месте на внутренней стороне каждой двери каюты и в общественных помещениях. План должен указывать направления эвакуации и быть правильно ориентирован с учетом места его установки на судне.

1.8 Для открытия дверей отдельных кают и кают, состоящих из нескольких помещений, с внутренней стороны не должно требоваться ключей. На любом установленном пути эвакуации также не должно быть дверей, которые бы требовали ключей для их открытия при следовании в направлении эвакуации.

2 Требования, применимые к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 июля 1997 года или после этой даты

2.1 До высоты 0,5 м нижние части переборок и других перегородок, образующих вертикальные отсеки вдоль путей эвакуации, должны быть способны выдерживать нагрузку в 750 Н/м, с тем чтобы их можно было использовать в качестве поверхностей для ходьбы со стороны пути эвакуации при больших углах крена судна.

2.2 Пути эвакуации из кают к выгородкам трапов должны, насколько это возможно, быть прямыми, с минимальным числом изменений направления. Не должно быть необходимости переходить с одного борта судна на другой, чтобы выйти на путь эвакуации. Не должно быть необходимости подниматься или спускаться более чем на две палубы, чтобы выйти к месту сбора или на открытую палубу из любого помещения для пассажиров.

2.3 Должны быть предусмотрены внешние пути со всех открытых палуб, упомянутых в пункте 2.2, к местам посадки в спасательные шлюпки или плоты.

3 Требования, применимые к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 июля 1999 года или после этой даты

Пути эвакуации на пассажирских судах ро-ро, построенных 1 июля 1999 года или после этой даты, должны оцениваться путем анализа эвакуации на начальном этапе проектирования. Анализ должен использоваться для того, чтобы выявить и, насколько это практически осуществимо, исключить затор, который может образоваться во время оставления судна вследствие обычного движения пассажиров и экипажа по путям эвакуации, включая возможность того, что экипажу может потребоваться передвигаться по этим путям в направлении, противоположном движению пассажиров. Кроме того, анализ должен использоваться в целях демонстрации того, что меры и устройства для эвакуации являются достаточно гибкими для принятия мер на случай, когда в результате аварии может оказаться невозможным использование некоторых путей эвакуации, мест сбора, мест посадки или спасательных шлюпок и плотов."

Правило 37 - Защита помещений специальной категории

- 20 Существующий пункт 2.1 переименовывается на пункт 2.1.1.
- 21 После переименованного пункта 2.1.1 добавляется следующий новый пункт 2.1.2:
- "2.1.2 Слив воды
- 2.1.2.1 На всех пассажирских судах ро-ро сливные задвижки для шпигатов, оборудованные принудительными средствами закрытия, управляемыми из места, расположенного выше палубы переборок, в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны оставаться открытыми во время нахождения судов в море.
- 2.1.2.2 Любая операция с задвижками, упомянутыми в пункте 2.1.2.1, должна заноситься в судовой журнал."

ГЛАВА III**СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА****Правило 3 - Определения**

- 22 После существующего пункта 18 добавляется следующий новый пункт 19:
- "19 *Пассажирское судно ро-ро* есть пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как они определены в правиле II-2/3."

Правило 6 - Средства связи

- 23 После существующего пункта 4 добавляется следующий новый пункт 5:
- "5 Системы громкоговорящей связи на пассажирских судах
- 5.1 В дополнение к требованиям правила II-2/40.5 или правила II-2/41-2, в зависимости от случая, и пункта 4.2 все пассажирские суда должны быть оборудованы системой громкоговорящей связи. В отношении пассажирских судов, построенных до 1 июля 1997 года, требования пунктов 5.2, 5.3 и 5.5 должны применяться, с соблюдением положений пункта 5.6, не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.
- 5.2 Система громкоговорящей связи должна быть единой комплексной системой, состоящей из громкоговорящей установки, обеспечивающей одновременную передачу сообщений во все помещения, где обычно присутствуют члены экипажа или пассажиры либо те и другие, и на места сбора. Система громкоговорящей связи должна обеспечивать передачу сообщений с ходового мостика и таких других мест на судне, какие Администрация сочтет необходимыми.
- 5.3 Система громкоговорящей связи должна быть защищена от несанкционированного использования и быть отчетливо слышимой в условиях окружающего шума во всех помещениях, предусмотренных пунктом 5.2, и должна быть снабжена функцией блокирования, осуществляемой из одного места на ходовом мостике и таких других мест

на судне, какие Администрация сочтет необходимыми, так чтобы все аварийные сообщения прозвучали, даже если какой-либо громкоговоритель, расположенный в соответствующих помещениях, был выключен, сила звука была уменьшена или система громкоговорящей связи использовалась для иных целей.

5.4 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты:

- .1 система громкоговорящей связи должна иметь по меньшей мере две цепи, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и два отдельных и независимых усилителя; и
- .2 система громкоговорящей связи и эксплуатационные требования к ней должны быть одобрены Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

5.5 Система громкоговорящей связи должна быть подключена к аварийному источнику электроэнергии.

5.6 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, на которых уже установлена система громкоговорящей связи, одобренная Администрацией и соответствующая в основном тем системам, которые требуются пунктами 5.2, 5.3 и 5.5, не требуется ее замены."

24 После существующего правила 24 добавляются следующие новые правила 24-1—24-4:

"Правило 24-1

Требования для пассажирских судов ро-ро

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. Пассажирские суда ро-ро, построенные:

- .1 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 и 5;
- .2 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года, должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3 и 4 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 года; и
- .3 до 1 июля 1986 года, должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям пунктов 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 и 4 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 года.

2 Спасательные плоты

2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны обслуживаться морскими эвакуационными системами, отвечающими требованиям правила 48.5, или спусковыми устройствами, отвечающими требованиям правила 48.6, равномерно распределенными на каждом борту судна.

2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть снабжен устройствами, обеспечивающими его свободное всплытие, отвечающими требованиям правила 23.

2.3 На каждом спасательном плоту на пассажирских судах ро-ро должна быть оборудована посадочная площадка, отвечающая требованиям правила 39.4.1 или правила 40.4.1, в зависимости от случая.

2.4 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо автоматически самовосстанавливающимся, либо двусторонним с тентом спасательным плотом, устойчивым на волнении и позволяющим его безопасную эксплуатацию, независимо от того, какой стороной вверх он плавает. В качестве альтернативы, на судне должны иметься, в дополнение к его обычному комплекту спасательных плотов, автоматически самовосстанавливающиеся или двусторонние с тентом спасательные плоты такой общей вместимостью, чтобы разместить по меньшей мере 50% людей, не обеспеченных спасательными шлюпками. Эта дополнительная вместимость спасательных плотов должна определяться на основе разности между общим количеством людей на судне и количеством людей, обеспеченных спасательными шлюпками. Каждый такой спасательный плот должен быть одобрен Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

3 Скоростные дежурные шлюпки

3.1 По меньшей мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой, одобренной Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

3.2 Каждая скоростная дежурная шлюпка должна обслуживаться подходящим спусковым устройством, одобренным Администрацией. При одобрении таких спусковых устройств Администрация должна учитывать, что скоростная дежурная шлюпка предназначена для спуска и подъема даже при весьма неблагоприятных условиях погоды, а также должна учитывать рекомендации, принятые Организацией.

3.3 Не менее двух команд для каждой скоростной дежурной шлюпки должны быть подготовлены и регулярно проходить учения с учетом Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПЦНВ) и рекомендаций, принятых Организацией, включая все аспекты спасания, обращения со шлюпкой, маневрирования и управления этими шлюпками в различных условиях и установления перевернувшихся шлюпок в нормальное положение.

3.4 В случае, когда устройство или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 года, таковы, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой пунктом 3.1, скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, используемой в качестве дежурной шлюпки, или, в случае судов, построенных до 1 июля 1986 года, вместо шлюпок для использования в случае аварии, при условии что выполняются все нижеследующие условия:

- .1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается спусковым устройством, отвечающим положениям пункта 3.2;
- .2 уменьшение вместимости спасательной шлюпки, вызванное вышеуказанной заменой, компенсируется установкой спасательных плотов, способных вместить по меньшей мере такое же количество людей, какое могла вместить замененная спасательная шлюпка;
- .3 такие спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или морскими эвакуационными системами.

4 Средства спасания

4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро должно быть оборудовано эффективными средствами для быстрого подъема спасаемых из воды и передачи спасенных людей со спасательных единиц или спасательной плюпки либо плота на судно.

4.2 Средства передачи спасенных людей на судно могут быть частью морской эвакуационной системы или частью системы, предназначенной для целей спасания.

4.3 Если скат морской эвакуационной системы предполагается использовать в качестве средства передачи спасенных людей на палубу судна, он должен быть оборудован поручнями или трапами для поддержки при подъеме по скату.

5 Спасательные жилеты

5.1 Несмотря на требования правил 7.2 и 21.2, достаточное количество спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, с тем чтобы пассажирам не пришлось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

5.2 На пассажирских судах ро-ро каждый спасательный жилет должен иметь огонь, отвечающий требованиям правила 32.3.

Правило 24-2

Информация о пассажирах

1 Все лица на борту пассажирских судов должны быть пересчитаны до отхода судна.

2 Данные о лицах, заявивших о том, что они нуждаются в специальной заботе или помощи в аварийных ситуациях, должны быть записаны и сообщены капитану до отхода судна.

3 Кроме того, не позднее чем с 1 января 1999 года, для целей поиска и спасания должны записываться фамилии и пол всех лиц на судне с указанием: взрослый, ребенок или младенец.

4 Информация, требуемая пунктами 1, 2 и 3, должна храниться на берегу и быть легко доступной для поисково-спасательных служб, когда в ней возникает необходимость.

5 Администрации могут освободить пассажирские суда от выполнения требований пункта 3, если ввиду условий рейсов по расписанию этих судов подготовка таких записей является практически невозможной.

Правило 24-3

Площадки для посадки вертолета и подъема людей

1 На всех пассажирских судах ро-ро должна быть предусмотрена площадка для подъема людей на борт вертолета, одобренная Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

2 Пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям пункта 1 не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

3 Пассажирские суда длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, должны быть оборудованы площадкой для посадки вертолета, одобренной Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

Правило 24-4

Система поддержки принятия решений капитанами пассажирских судов

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года.

2 На всех пассажирских судах на ходовом мостике должна быть предусмотрена система поддержки принятия решений по управлению в аварийных ситуациях.

3 Система, как минимум, должна состоять из печатных плана или планов действий в аварийных ситуациях. В плане или планах действий в аварийных ситуациях должны быть отражены все аварийные ситуации, которые можно предвидеть, включая, но не ограничиваясь этим, следующие основные группы аварийных ситуаций:

- .1 пожар;
- .2 повреждение судна;
- .3 загрязнение;
- .4 незаконные акты, угрожающие безопасности судна, его пассажиров и экипажа;
- .5 несчастные случаи с людьми;
- .6 инциденты, связанные с грузом; и
- .7 помощь другим судам, терпящим аварию.

4 Порядок действий в аварийных ситуациях, установленный в плане или планах действий в аварийных ситуациях, должен способствовать принятию решений капитанами в любых сочетаниях аварийных ситуаций.

5 План или планы действий в аварийных ситуациях должны иметь единообразную структуру и быть просты в использовании. Там, где это применимо, для целей борьбы за живучесть должны использоваться фактические условия загрузки, рассчитанные для остойчивости пассажирского судна на рейс.

6 Помимо печатных плана или планов действий в аварийных ситуациях, Администрация может также допустить использование на ходовом мостике компьютеризированной системы поддержки принятия решений, которая обеспечивает всей информацией, содержащейся в плане или планах действий в аварийных ситуациях, процедурах, контрольных списках и т.д., и которая способна представить перечень рекомендуемых действий, подлежащих выполнению в предсказуемых аварийных ситуациях."

ГЛАВА IV

РАДИОСВЯЗЬ

Правило 1 - Применение

- 25 В пункте 5 ссылка на пункт 4 заменяется ссылкой на пункты 4 и 7.
- 26 В конце пункта 5.1.2 после существующей даты "1992 года" добавляется фраза: "; однако пассажирским судам, независимо от их размеров, не должно предоставляться никаких изъятий из требований правила 3 главы IV этой Конвенции".
- 27 После существующего пункта 6 добавляется следующий новый пункт 7:
- "7 Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны, соответственно, отвечать требованиям правил 6.4, 6.5, 6.6 и 7.5 не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года."
- 28 Существующий пункт 7 переименовывается на пункт 8.

Правило 6 - Радиоустановка

- 29 После существующего пункта 3 добавляются следующие новые пункты 4, 5 и 6:
- "4 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель бедствия. На этой панели должны находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиоустановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки. На панели должна быть предусмотрена ясная визуальная индикация того, что кнопка или кнопки были нажаты. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения случайного нажатия кнопки или кнопок. Если спутниковый АРБ используется в качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и он не приводится в действие дистанционно, то в рулевой рубке рядом с постом управления судном допускается установка дополнительного АРБ.
- 5 На пассажирских судах информация о местоположении судна должна непрерывно и автоматически поступать ко всему соответствующему оборудованию радиосвязи с целью ее включения в первоначальное оповещение о бедствии при нажатии кнопки или кнопок на панели бедствия.
- 6 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель оповещения о бедствии. На панели оповещения о бедствии должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация о приеме судном оповещения или оповещений о бедствии, а также должно указываться, через какую радиослужбу были приняты оповещения о бедствии."

Правило 7 - Радиооборудование: общие положения

- 30 После существующего пункта 4 добавляется следующий новый пункт 5:
- "5 На каждом пассажирском судне в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие воздушные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц."

Правило 16 - Радиоспециальности

- 31 Существующий пункт нумеруется как пункт 1.
- 32 После пронумерованного пункта 1 добавляется следующий новый пункт 2:

"2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо, квалифицированное в соответствии с пунктом 1, должно назначаться для выполнения исключительно обязанностей по радиосвязи во время бедствия."

ГЛАВА V**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ****Правило 10 - Сообщения о бедствии: обязанности в порядок действий**

- 33 Существующий текст пунктов а)—d) заменяется следующим:

"а) Капитан судна, находящегося в море, который в состоянии оказать помощь, получив из любого источника сообщение о том, что люди терпят бедствие на море, обязан полным ходом следовать для оказания помощи, сообщив об этом, если возможно, им или поисково-спасательной службе. Если судно, принявшее оповещение о бедствии, лишено возможности следовать на помощь или, в силу особых обстоятельств случая, капитан считает нецелесообразным или излишним делать это, то он обязан сделать в судовом журнале запись о причине, по которой он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие, и, с учетом рекомендаций Организации, соответственно проинформировать надлежащую поисково-спасательную службу.

б) Капитан судна, терпящего бедствие, или соответствующая поисково-спасательная служба, посоветовавшись, насколько это возможно, с капитанами судов, ответивших на оповещение о бедствии, имеет право выбрать одно или несколько из этих судов, которые, по мнению капитана терпящего бедствие судна или по мнению поисково-спасательной службы, более других способны оказать помощь; капитан или капитаны выбранных таким образом судов обязаны подчиниться такому выбору, продолжая следовать полным ходом на помощь людям, терпящим бедствие.

в) Капитаны судов освобождаются от обязанности, налагаемой пунктом а) настоящего правила, когда узнают, что не их суда, а другое или другие суда были выбраны и подчиняются такому выбору. Об этом решении, если возможно, должно быть сообщено другим выбранным судам и поисково-спасательной службе.

д) Капитан судна освобождается от обязанности, налагаемой пунктом а) настоящего правила, а если его судно было выбрано, то и от обязанности, налагаемой пунктом б) настоящего правила, если он получил сообщение от людей, терпящих бедствие, или от поисково-спасательной службы, или от капитана другого судна, прибывшего к таким людям, что помощь больше не нужна."

- 34 После существующего правила 10 добавляется следующее новое правило 10-1:

"Правило 10-1

**Свобода действий капитана судна по обеспечению
безопасного плавания**

Капитан не должен подвергаться давлению со стороны судовладельца, фрахтователя или любого другого лица при принятии любого решения, которое, по профессиональному суждению капитана, необходимо для безопасного плавания, в особенности в штормовую погоду и при сильном волнении."

Правило 13 - Экипажи

- 35 После существующего пункта b) добавляется следующий новый пункт c):

"c) На каждом пассажирском судне, к которому применяется глава I, для обеспечения эффективного выполнения экипажем функций по вопросам безопасности должен быть установлен и записан в судовом журнале рабочий язык. Компания или капитан, в зависимости от случая, должны определить надлежащий рабочий язык. От каждого моряка требуется понимать этот язык и, где это уместно, отдавать приказы и указания, а также докладывать на этом языке. Если рабочий язык не является официальным языком государства, под флагом которого судно имеет право плавать, все планы и перечни, которые требуется вывешивать, должны включать перевод на рабочий язык".

Правило 15 - Поиск и спасание

- 36 После существующего пункта b) добавляется следующий новый пункт c):

"c) Пассажирские суда, к которым применяется глава I, занятые на постоянных маршрутах, должны иметь на борту план взаимодействия с соответствующими поисково-спасательными службами на случай аварии. План должен быть разработан в сотрудничестве судна с поисково-спасательными службами и одобрен Администрацией. План должен включать положения о периодических учениях, проводимых по согласованию между пассажирским судном и соответствующими поисково-спасательными службами для проверки его эффективности."

- 37 После существующего правила 22 добавляется следующее новое правило 23:

"Правило 23

Эксплуатационные ограничения

(Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам,
к которым применяется глава I)

1 На пассажирских судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования настоящего правила должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

2 До того как пассажирское судно будет введено в эксплуатацию, должен быть составлен перечень всех ограничений относительно эксплуатации пассажирского судна, включая изъятия из любого из настоящих правил, ограничения по районам эксплуатации,

метеорологические ограничения, ограничения по состоянию моря, ограничения по допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, независимо от того, предписаны они Администрацией или установлены при проектировании либо на стадии строительства. Перечень вместе с любыми необходимыми пояснениями должен быть составлен в виде документа по форме, приемлемой для Администрации, который должен храниться на судне в месте, легко доступном для капитана. Перечень должен поддерживаться на уровне современности. Если используемый язык не является английским или французским, перечень должен иметься на одном из этих двух языков."

ГЛАВА VI

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

Правило 5 - Укладка и крепление

38 После существующего пункта 5 добавляется следующий новый пункт 6:

"6 Грузовые места, включая колесную технику и контейнеры, должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. На судах с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, как они определены в правиле II-2/3.14, все крепление грузовых мест в соответствии с Наставлением по креплению груза должно быть закончено до того, как судно отойдет от причала. Наставление по креплению груза должно быть составлено в соответствии со стандартом, по меньшей мере эквивалентным руководству, разработанному Организацией".

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**RESOLUCIÓN 1 DE LA CONFERENCIA DE GOBIERNOS CONTRATANTES DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1974, APROBADA EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1995**

**APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

LA CONFERENCIA,

RECORDANDO el artículo VIII c) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante llamado "el Convenio"), artículo que trata del procedimiento para enmendar el Convenio a cargo de una Conferencia de Gobiernos Contratantes,

TOMANDO NOTA de la resolución A.596(15) aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), relativa a la seguridad de los buques de transbordo rodado,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las resoluciones MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) y MSC.27(61), en virtud de las cuales el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó enmiendas al Convenio cuyo objeto era acrecentar la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado, tanto nuevos como existentes,

MANIFESTANDO SU INQUIETUD ante el hecho de que desde que fueron aprobadas las referidas enmiendas, varios buques de pasaje de transbordo rodado han sufrido siniestros, ocasionando uno de ellos la pérdida de numerosas vidas,

RECONOCIENDO la necesidad urgente de seguir mejorando las normas de seguridad en todos los aspectos del proyecto, equipo y explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado a fin de evitar que vuelvan a producirse tales siniestros,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas entre todos los Miembros de la Organización Marítima Internacional y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII c) ii) del Convenio, las enmiendas al anexo del Convenio, cuyo texto se adjunta en la presente resolución;
2. DETERMINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1997, a menos que, antes de esta fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mereantes combinadas representen como mínimo el 50% del arqueo bruto de la flota mercante mundial, notifiquen que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1997, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo especificado en el párrafo 2 *supra*.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPÍTULO II-1

CONSTRUCCIÓN - COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE
MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS**Regla 1 - Ámbito de aplicación**

- 1 En el párrafo 3.2, la referencia a la "regla 8.9" se sustituye por la referencia a la "regla 8-1".

Regla 2 - Definiciones

- 2 Se añade el siguiente nuevo párrafo 13 a continuación del actual párrafo 12:

"13 *Buque de pasaje de transbordo rodado*: buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial, según se definen éstos en la regla II-2/3."

Regla 8 - Estabilidad de los buques de pasaje después de avería

- 3 En el texto que figura entre paréntesis, a continuación del título, la referencia al "párrafo 9" se sustituye por la referencia a la "regla 8-1".
- 4 Se suprime el actual párrafo 2.3.5.
- 5 Se añade la siguiente nueva frase a continuación de la primera frase del párrafo 7.4:
- "La estabilidad del buque se determinará siempre mediante cálculo."
- 6 Se suprime el actual párrafo 9.
- 7 Se añaden las siguientes nuevas reglas 8-1 y 8-2 a continuación de la regla 8:

"Regla 8-1**Estabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado después de avería**

Los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán lo dispuesto en la regla 8, enmendada por la resolución MSC.12(56), a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico posterior a la fecha de cumplimiento prescrita a continuación, con arreglo al valor de la relación A/A_{req} , definida en el anexo del Procedimiento de cálculo para evaluar las características de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado existentes si se utiliza un método simplificado basado en la resolución A.265(VIII), elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 59º periodo de sesiones, en junio de 1991 (MSC/Circ. 574):

Valor de A/A _{max}	Fecha de cumplimiento
menos de 85%	1 de octubre de 1998
85% o más, pero menos de 90%	1 de octubre del 2000
90% o más, pero menos de 95%	1 de octubre del 2002
95% o más, pero menos de 97,5%	1 de octubre del 2004
97,5% o más	1 de octubre del 2005

Regla 8-2

Prescripciones especiales aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que transporten 400 personas o más

No obstante lo dispuesto en las reglas 8 y 8-1:

- .1 todo buque de pasaje de transbordo rodado autorizado a transportar 400 personas o más, construido el 1 de julio de 1997, o posteriormente, cumplirá lo dispuesto en el párrafo 2.3 de la regla 8, suponiendo que la avería se produce en cualquier lugar de la eslora L del buque; y
- .2 todo buque de pasaje de transbordo rodado autorizado a transportar 400 personas o más, construido antes del 1 de julio de 1997, cumplirá lo prescrito en el subpárrafo .1, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico que se realice con posterioridad a la fecha de cumplimiento estipulada en los subpárrafos .2.1, .2.2 ó .2.3 siguientes que sea posterior:

	Fecha de cumplimiento
.2.1 Valor de A/A_{max}	
menos de 85%	1 de octubre de 1998
85% o más, pero menos de 90%	1 de octubre del 2000
90% o más, pero menos de 95%	1 de octubre del 2002
95% o más, pero menos de 97,5%	1 de octubre del 2004
97,5% o más	1 de octubre del 2010
.2.2 Número de personas que el buque está autorizado a transportar	
1 500 o más	1 de octubre del 2002
1 000 o más, pero menos de 1 500	1 de octubre del 2006
600 o más, pero menos de 1 000	1 de octubre del 2008
400 o más, pero menos de 600	1 de octubre del 2010

	Fecha de cumplimiento
.2.3 Edad del buque igual o superior a	20 años

Edad del buque significa el número de años contados a partir de la fecha en la que se instaló la quilla o la fecha en la que el buque se encontraba en una fase similar de construcción, o a partir de la fecha en la que el buque se transformó en un buque de pasaje de transbordo rodado."

Regla 10 - Mamparos de pique y de espacios de máquinas, túneles de ejes, etc., en los buques de pasaje

8 Se sustituye el texto de los actuales párrafos 3 y 4 por el siguiente:

"3 En los casos en que haya instalada una superestructura larga a proa, el mamparo del pique de proa o de colisión en todos los buques de pasaje se prolongará de forma estanca a la intemperie hasta la próxima cubierta completa por encima de la de cierre. La prolongación se instalará de tal forma que evite la posibilidad de que la puerta de proa pueda dañarla en el caso de que ésta sufra daños o se desprenda.

4 No será necesario que la prolongación prescrita en el párrafo 3 vaya directamente encima del mamparo inferior, con tal de que ninguna de las partes de la prolongación quede situada a proa del límite proel especificado en los párrafos 1 ó 2. Sin embargo, en los buques construidos antes del 1 de julio de 1997:

- .1 cuando una rampa inclinada forme parte de la prolongación, la parte de la prolongación que se halle a más de 2,3 m por encima de la cubierta de cierre no podrá, sin embargo, prolongarse más de 1 m a proa del límite proel especificado en los párrafos 1 ó 2; y
- .2 en los buques en los que la rampa existente no cumpla las prescripciones para que se acepte como parte de la prolongación del mamparo de colisión y su posición impida que tal prolongación pueda instalarse dentro de los límites especificados en los párrafos 1 ó 2, la prolongación podrá situarse a una distancia limitada a popa del límite popel especificado en los párrafos 1 ó 2. La distancia limitada a popa no será superior a la necesaria para garantizar que no haya interferencia con la rampa. La prolongación del mamparo de colisión se abrirá hacia adelante, cumplirá con las prescripciones del párrafo 3 y estará dispuesta de manera que la rampa, en el caso de sufrir algún daño o desprenderse, no pueda dañarla.

5 Las rampas que no cumplan las prescripciones *supra* no se considerarán una prolongación del mamparo de colisión.

6 Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de los párrafos 3 y 4 se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997."

9 Los actuales párrafos 5 y 6 pasan a ser los párrafos 7 y 8.

Regla 15 - Aberturas en los mamparos estancos de los buques de pasaje

10 Se añade el siguiente nuevo párrafo 6.5 a continuación del párrafo 6.4:

"6.5 En los buques construidos antes del 1 de febrero de 1992, las puertas que no cumplan con lo dispuesto en los párrafos 6.1 a 6.4 se cerrarán antes de que empiece el viaje y se mantendrán cerradas durante la navegación; la hora de apertura en puerto y la de cierre antes de que el buque vuelva a salir del puerto se anotarán en el diario de navegación."

Regla 19 - Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga

11 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 2, 3 y 4 a continuación del párrafo 1:

"2 Cuando un tronco de ventilación que atraviese una estructura penetre en la cubierta de cierre, el tronco será capaz de soportar la presión del agua que pueda estar presente en el tronco, después de tener en cuenta el ángulo máximo de escora admisible durante las fases intermedias de la inundación, de conformidad con la regla 8.5.

3 Cuando la penetración de la cubierta de cierre se produzca total o parcialmente en la cubierta principal para vehículos, el tronco será capaz de soportar la presión del choque debida a los movimientos internos del agua (chapoteo del líquido) retenida en la cubierta para vehículos.

4 Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones del párrafo 2 se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997."

12 El actual párrafo 2 pasa a ser el párrafo 5.

Regla 20 - Integridad de estanquidad de los buques de pasaje por encima de la línea de margen

13 Se añade el siguiente nuevo párrafo 3 después del párrafo 2:

"3 En los buques de pasaje construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente, el extremo abierto de los tubos de aireación que desemboquen en una superestructura estará al menos 1 m por encima de la flotación cuando el buque escora a un ángulo de 15°, o alcance el ángulo máximo de escora durante las fases intermedias de la inundación, obtenido en función del cálculo directo, si éste es mayor. De lo contrario, los tubos de aireación de los tanques distintos de los tanques de hidrocarburos podrán descargar por el costado de la superestructura. Las disposiciones del presente párrafo no excluyen lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga en vigor."

14 Los actuales párrafos 3 y 4 pasan a ser los párrafos 4 y 5.

15 Se añaden las siguientes nuevas reglas 20-2, 20-3 y 20-4 a continuación de la regla 20-1:

"Regla 20-2

**Integridad de estanquidad desde la cubierta para vehículos
(cubierta de cierre) hasta los espacios inferiores**

1 En los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente:

- .1 a reserva de lo dispuesto en los subpárrafos .2 y .3, todos los accesos que comuniquen con espacios situados por debajo de la cubierta de cierre estarán como mínimo a 2,5 m por encima de dicha cubierta;
- .2 si se instalan rampas para vehículos que den acceso a espacios por debajo de la cubierta de cierre, sus aberturas deberán poder cerrarse de manera estanca, impidiendo así la entrada de agua, y llevarán dispositivos de alarma que indiquen su uso en el puente de navegación;

- .3 la Administración podrá autorizar la instalación de determinados accesos por debajo de la cubierta de cierre siempre que éstos sean necesarios para los trabajos esenciales del buque, por ejemplo el movimiento de maquinaria y pertrechos, con la condición de que dichos accesos sean estancos, estén provistos de un sistema de alarma y su uso se indique en el puente de navegación;
 - .4 los accesos a que se hace referencia en los subpárrafos .2 y .3 se cerrarán antes de que el buque salga del puesto de atraque para cualquier viaje, y permanecerán cerrados hasta que el buque llegue al siguiente puesto de atraque;
 - .5 el capitán se asegurará de que existe un sistema eficaz de supervisión y notificación del cierre y la apertura de los accesos a que se hace referencia en los subpárrafos .2 y .3; y
 - .6 el capitán se asegurará de que, antes de que el buque salga del puesto de atraque, se anota oportunamente en el diario de navegación, conforme a lo dispuesto en la regla 25, la hora en que fueron cerrados por última vez los accesos a que se hace referencia en los subpárrafos .2 y .3.
- 2 En los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de julio de 1997:
- .1 todos los accesos que desde la cubierta para vehículos comuniquen con espacios situados por debajo de la cubierta de cierre serán estancos a la intemperie, y se proveerán medios en el puente de navegación para indicar si dichos accesos están abiertos o cerrados;
 - .2 todos estos accesos se cerrarán antes de que el buque emprenda cualquier viaje y permanecerán cerrados hasta que el buque llegue al siguiente puesto de atraque;
 - .3 independientemente de lo prescrito en el subpárrafo .2, la Administración podrá permitir que algunos accesos se abran durante la travesía, pero únicamente el tiempo suficiente para pasar a través de ellos y si lo exigen los trabajos esenciales del buque; y
 - .4 las prescripciones del subpárrafo .1 se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

Regla 20-3

Acceso a las cubiertas para vehículos

En todos los buques de pasaje de transbordo rodado, el capitán o su oficial designado se cerciorarán de que sin que ellos den su consentimiento expreso no se permitirá a ningún pasajero el acceso a las cubiertas para vehículos cerradas cuando el buque esté navegando.

Regla 20-4

Cierre de los mamparos de la cubierta para vehículos

1 Todos los mamparos transversales o longitudinales que se consideren eficaces para retener el agua de mar acumulada en la cubierta para vehículos, estarán colocados y afianzados antes de que el buque salga del puesto de atraque y permanecerán así hasta que el buque llegue al siguiente puesto de atraque.

2 Independientemente de lo prescrito en el párrafo 1, la Administración podrá permitir que algunos accesos dentro de dichos mamparos se abran durante el viaje, pero sólo el tiempo necesario para pasar a través de ellos y si lo exigen los trabajos esenciales del buque."

Regla 23-2 - Integridad del casco y la superestructura, prevención de averías y lucha contra éstas

16 El texto actual de la regla 23-2 se sustituye por el siguiente:

"(La presente regla es aplicable a todos los buques de pasaje de transbordo rodado, con la salvedad de que, respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, el párrafo 2 se aplicará a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997)

1 En el puente de navegación habrá indicadores para todas las puertas del forro exterior, las puertas de carga y otros dispositivos de cierre que, a juicio de la Administración, puedan dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada si se dejan abiertos o mal enclavados. El sistema indicador se proyectará conforme al principio de seguridad intrínseca y servirá para mostrar, mediante alarmas visuales, si la puerta no está completamente cerrada o si alguno de los medios de enclave no está instalado o funciona defectuosamente y, mediante alarmas audibles, si dicha puerta o dispositivos de cierre se abren o si los medios de enclavamiento no funcionan. El panel indicador del puente de navegación estará equipado con una función de selección "puerto/navegación" dispuesta de tal manera que suene una alarma audible en el puente de navegación si el buque abandona puerto con las puertas de proa, las puertas interiores, la rampa de popa o cualquier otra puerta del forro exterior del costado sin cerrar o con cualesquiera de los dispositivos de cierre sin estar en la posición correcta. El suministro de energía destinado al sistema indicador será independiente del que se utilice para accionar y enclavar las puertas. No será necesario sustituir los sistemas indicadores ya aprobados por la Administración e instalados a bordo de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997.

2 Se dispondrá de un sistema de vigilancia por televisión o un sistema de detección de vías de agua que indiquen en el puente de navegación y en el puesto de control de máquinas cualquier entrada de agua a través de las puertas interiores o exteriores de proa o de popa o de otras puertas del forro exterior, que pudiera dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada.

3 Los espacios de categoría especial y los espacios para carga rodada estarán continuamente patrullados o monitorizados por medios eficaces, como por ejemplo mediante un sistema de vigilancia por televisión, de modo que quepa detectar el movimiento de vehículos en condiciones de mal tiempo o el acceso no autorizado de pasajeros mientras el buque esté navegando.

4 Los procedimientos operacionales, adecuadamente documentados, para cerrar y enclavar todas las puertas del forro exterior, puertas de carga y otros dispositivos de cierre que, en el caso de quedar abiertos o mal enclavados, pudieran, a juicio de la Administración, dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada, se conservarán a bordo expuestos en un lugar adecuado."

Regla 45 - Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

- 17 Se añade la siguiente nueva frase a continuación de la primera frase del párrafo 5.3:

"En los buques de pasaje de transbordo rodado, el cableado de las alarmas de emergencia y de los sistemas megafónicos instalados el 1 de julio de 1998 o posteriormente habrá de ser aprobado por la Administración, habida cuenta de las recomendaciones de la Organización."

CAPÍTULO II-2

CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 3 - Definiciones

- 18 Se añade el nuevo párrafo 34 a continuación del párrafo 33:

"34 *Buque de pasaje de transbordo rodado*: buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial, según se definen éstos en la presente regla."

- 19 Se añade la siguiente nueva regla 28-1 a continuación de la regla 28:

"Regla 28-1

Vías de evacuación de los buques de pasaje de transbordo rodado

1 Prescripciones aplicables a todos los buques de pasaje de transbordo rodado

1.1 El presente párrafo se aplicará a todos los buques de pasaje de transbordo rodado. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997 las prescripciones de la presente regla se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

1.2 Se dispondrán pasamanos u otras agarraderas en todos los pasillos a lo largo de las vías de evacuación, a fin de ofrecer, cuando sea posible, un asidero firme durante todo el trayecto hacia los puestos de reunión y los puestos de embarco. Dichos pasamanos se instalarán a ambos lados de los pasillos longitudinales de más de 1,8 m de ancho y en todos los pasillos transversales de más de 1 m de ancho. Se prestará especial atención a la necesidad de que sea posible cruzar los vestíbulos, atrios, y demás espacios abiertos grandes a lo largo de las vías de evacuación. Los pasamanos u otras agarraderas serán lo suficientemente resistentes para soportar una carga horizontal distribuida de 750 N/m, aplicada en la dirección del centro del pasillo o espacio, y una carga vertical distribuida de 750 N/m aplicada en dirección descendente. No será necesario aplicar ambas cargas simultáneamente.

1.3 Las vías de evacuación no quedarán obstruidas por mobiliario ni ningún otro tipo de obstáculo. Salvo en el caso de mesas y sillas que puedan retirarse para proporcionar un espacio abierto, los armarios y demás mobiliario pesado que se halle en los espacios públicos y a lo largo de las vías de evacuación se sujetarán para evitar que se desplacen si el buque se balancea o escora. Asimismo, se fijarán en su sitio los revestimientos del piso. Cuando el buque esté navegando, las vías de evacuación se mantendrán libres de obstáculos, tales como carros de limpieza, ropa de cama, equipaje y cajas de mercancías.

1.4 Se proporcionarán vías de evacuación desde cualquier espacio del buque habitualmente ocupado hasta el puesto de reunión. Éstas se dispondrán de manera tal que ofrezcan la vía más directa posible hacia el puesto de reunión, y estarán marcadas con signos de conformidad con las recomendaciones de la Organización.

1.5 Si los espacios cerrados son contiguos a una cubierta expuesta, las aberturas de dichos espacios hacia la cubierta expuesta se podrán utilizar, cuando sea posible, como salidas de emergencia.

1.6 Las cubiertas estarán numeradas por orden sucesivo, comenzando con "1" en el techo del doble fondo o la cubierta inferior. Estos números se colocarán en un lugar destacado en los rellanos de las escaleras y de los ascensores. También cabrá asignar un nombre a las cubiertas, pero el número de la cubierta aparecerá siempre junto al nombre.

1.7 En el interior de la puerta de cada camarote y en los espacios públicos se colocarán, en lugar destacado, planos "figurativos" donde se indique "Usted está aquí" y en los que las vías de evacuación aparezcan marcadas con flechas. El plano mostrará las vías de evacuación, y estará debidamente orientado con respecto a su ubicación en el buque.

1.8 No se necesitará llave para abrir las puertas de los camarotes desde el interior. Tampoco habrá puertas a lo largo de la vía de evacuación designada que sea necesario abrir con llave cuando se proceda hacia la vía de evacuación.

2 Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente

2.1 La parte inferior de 0,5 m de los mamparos y demás tabiques que formen divisiones verticales a lo largo de las vías de evacuación será capaz de soportar una carga de 750 N/m, de modo que pueda ser utilizada como superficie para caminar desde el lado de la vía de evacuación cuando el ángulo de escora del buque sea muy pronunciado.

2.2 Las vías de evacuación de los camarotes hasta los troncos de escaleras serán lo más directas posible y con un número mínimo de cambios de dirección. No será preciso cruzar de banda a banda el buque para llegar a una vía de evacuación. Tampoco será necesario subir o bajar más de dos cubiertas para llegar a un puesto de reunión o una cubierta expuesta, desde cualquier espacio de pasajeros.

2.3 Se proveerán vías exteriores desde todas las cubiertas expuestas a que se hace referencia en el párrafo 2.2, hasta los puestos de embarco en las embarcaciones de supervivencia.

3 Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente

En los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, las vías de evacuación se someterán al comienzo del proyecto a un análisis de la evacuación. El análisis servirá para determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la aglomeración que puede producirse durante el abandono del buque, debido al desplazamiento normal de los pasajeros y tripulantes a lo largo de las vías de evacuación y habida cuenta de que los tripulantes tengan que circular por dichas vías en dirección opuesta a la de los pasajeros. Además, se utilizará para determinar si los medios de evacuación son lo suficientemente flexibles en la eventualidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia no puedan utilizarse como consecuencia de un siniestro."

Regla 37 - Protección de los espacios de categoría especial

- 20 El actual párrafo 2.1 pasa a ser el párrafo 2.1.1.
- 21 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.1.2 a continuación del párrafo 2.1.1:

"2.1.2 Descargas

2.1.2.1 En todos los buques de pasaje de transbordo rodado las válvulas de descarga de los imbornales provistas de medios directos de cierre que se puedan accionar desde un lugar situado por encima de la cubierta de cierre se mantendrán abiertas estando el buque en el mar, de conformidad con las prescripciones del Convenio internacional sobre líneas de carga en vigor.

2.1.2.2 Todo accionamiento de las válvulas a que se refiere el párrafo 2.1.2.1 se anotará en el diario de navegación."

CAPÍTULO III**DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO****Regla 3 - Definiciones**

- 22 Se añade el siguiente nuevo párrafo 19 a continuación del párrafo 18:

"19 *Buque de pasaje de transbordo rodado*: buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial, según se definen éstos en la regla II-2/3."

Regla 6 - Comunicaciones

- 23 Se añade el siguiente nuevo párrafo 5 a continuación del párrafo 4:

"5 Sistemas megafónicos de los buques de pasaje

5.1 Además de lo prescrito en las reglas II-2/40.5 o II-2/41-2, según proceda, y en el párrafo 4.2, se instalará en todos los buques de pasaje un sistema megafónico. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de los párrafos 5.2, 5.3 y 5.5, a reserva de las disposiciones del párrafo 5.6, se cumplirán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1997.

5.2 El sistema megafónico consistirá en un sistema completo compuesto de una instalación de altavoces que permita emitir mensajes simultáneamente en todos los espacios en que se encuentren normalmente presentes miembros de la tripulación o pasajeros, o ambos, y en los puestos de reunión. Dicho sistema permitirá emitir mensajes desde el puente de navegación y desde otros lugares a bordo que la Administración estime necesarios.

5.3 El sistema megafónico estará protegido contra toda utilización no autorizada, será claramente audible en todos los espacios prescritos en el párrafo 5.2 y estará provisto de una función de neutralización controlada desde un lugar situado en el puente de navegación y otros lugares que la Administración considere necesarios, de tal modo que se emitan todos los mensajes de emergencia, incluso si las unidades locales están desconectadas o se ha bajado el volumen, así como si se está utilizando para otros fines el sistema megafónico.

- 5.4 En los buques de pasaje construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente:
- .1 el sistema megafónico tendrá dos bucles como mínimo, que estarán suficientemente separados en toda su longitud, y dispondrá de dos amplificadores separados independientes; y
 - .2 el sistema megafónico y sus normas de funcionamiento serán aprobados por la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.
- 5.5 El sistema megafónico estará conectado a la fuente de energía de emergencia.
- 5.6 No será preciso cambiar el sistema de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997 que ya dispongan de un sistema megafónico aprobado por la Administración y que se ajuste sustancialmente a lo prescrito en los párrafos 5.2, 5.3 y 5.5."
- 24 Se añaden las siguientes nuevas reglas 24-1 a 24-4 a continuación de la regla 24:

"Regla 24-1

Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

- 1 La presente regla es aplicable a todos los buques de pasaje de transbordo rodado. Así pues:
- .1 los construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente, cumplirán lo prescrito en los párrafos 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 y 5;
 - .2 los construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente y antes del 1 de julio de 1998, cumplirán lo prescrito en el párrafo 5 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1998, y lo prescrito en los párrafos 2.3, 2.4, 3 y 4 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio del 2000; y
 - .3 los construidos antes del 1 de julio de 1986, cumplirán lo prescrito en el párrafo 5 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1998, y lo prescrito en los párrafos 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 y 4 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio del 2000.
- 2 **Balsas salvavidas**
- 2.1 Las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de sistemas de evacuación marinos que se ajusten a lo dispuesto en la regla 48.5, o dispositivos de puesta a flote como estipula la regla 48.6, distribuidos uniformemente a cada costado del buque.
 - 2.2 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará provista de medios de estiba autozafables que cumplan lo dispuesto en la regla 23.
 - 2.3 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará dotada de una rampa de acceso que cumpla lo dispuesto en las reglas 39.4.1 ó 40.4.1, según proceda.
 - 2.4 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado se autoadrizará automáticamente o será reversible con capota, además de estable en mar encrespada; asimismo podrá operar de manera segura, tanto adrizada como volcada. En su defecto, el buque llevará

balsas salvavidas autoadrizables automáticamente o balsas reversibles con capota, además de su asignación habitual de balsas salvavidas, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50%, como mínimo, de las personas que no quepan en los botes salvavidas. Esta capacidad adicional de las balsas salvavidas vendrá determinada por la diferencia entre el número total de personas a bordo y el de personas que caben en los botes salvavidas. Cada balsa será aprobada por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

3 Botes de rescate rápidos

3.1 Por lo menos uno de los botes de rescate de los buques de pasaje de transbordo rodado será del tipo rápido y aprobado por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

3.2 Cada bote de rescate rápido dispondrá de un dispositivo de puesta a flote idóneo aprobado por la Administración. Al aprobar tal dispositivo, la Administración tendrá en cuenta que los botes de rescate rápidos están destinados a ser puestos a flote y recuperados incluso en condiciones meteorológicas muy desfavorables, así como también las recomendaciones de la Organización.

3.3 Al menos dos tripulaciones por cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, teniendo en cuenta lo estipulado en el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar y las recomendaciones aprobadas por la Organización, así como todos los aspectos del rescate, el manejo, la maniobra, el funcionamiento de dichos botes en diversas condiciones y su adrizamiento en caso de zozobra.

3.4 En caso de que la disposición o las dimensiones de un buque de pasaje de transbordo rodado construido antes del 1 de julio de 1997 sean tales que impidan la instalación del bote de rescate rápido prescrito en el párrafo 3.1, podrá instalarse en lugar de un bote salvavidas que se considere bote de rescate, o, tratándose de buques construidos antes del 1 de julio de 1986, en lugar de embarcaciones para uso en una emergencia, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- .1 que el bote de rescate rápido instalado disponga de un dispositivo de puesta a flote que se ajuste a lo estipulado en el párrafo 3.2;
- .2 que la capacidad de la embarcación de supervivencia, perdida a causa de la sustitución antedicha, sea compensada mediante la instalación de balsas salvavidas capaces de transportar al menos un número de personas igual al que transportaría el bote salvavidas que se sustituye; y
- .3 que tales balsas salvavidas utilicen los dispositivos de puesta a flote o los sistemas de evacuación marinos existentes.

4 Medios de salvamento

4.1 Todo buque de pasaje de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar del agua a los supervivientes y trasladarlos desde los botes de rescate o las embarcaciones de supervivencia al buque.

4.2 El medio para trasladar a los supervivientes podrá formar parte de un sistema de evacuación marino o de un sistema previsto para fines de salvamento.

4.3 Si la rampa de un sistema de evacuación marino constituye un medio para trasladar a los supervivientes desde la plataforma a la cubierta del buque, la rampa estará dotada de pasamanos o escalas que faciliten la subida por ella.

5 Chalecos salvavidas

5.1 Independientemente de lo prescrito en las reglas 7.2 y 21.2, se dispondrá un número suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los puestos de reunión para que los pasajeros no tengan que regresar a sus camarotes a recoger los chalecos.

5.2 En los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas irán provistos de una luz que cumpla lo dispuesto en la regla 32.3.

Regla 24-2

Información sobre los pasajeros

1 Todas las personas que haya a bordo de los buques de pasaje se contarán antes de la salida.

2 Se registrarán los pormenores de las personas que hayan declarado que precisan asistencia o cuidados especiales en situaciones de emergencia y se dará parte al capitán antes de la salida.

3 Además, a efectos de búsqueda y salvamento, y a más tardar el 1 de enero de 1999, se llevará un registro en el que se hagan constar el nombre y sexo de las personas a bordo, distinguiendo entre adultos, niños y lactantes.

4 La información prescrita en los párrafos 1, 2 y 3 se conservará en tierra, y se pondrá rápidamente a disposición de los servicios de búsqueda y salvamento cuando la necesiten.

5 Las administraciones podrán eximir a los buques de pasaje del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3 si las circunstancias de los viajes regulares de tales buques hacen inviable el mantenimiento de este registro.

Regla 24-3

Zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros

1 Los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de una zona de evacuación para helicópteros aprobada por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

2 Los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán las prescripciones del párrafo 1 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico que se efectúe después del 1 de julio de 1997.

3 Los buques de pasaje, de eslora igual o superior a 130 m y construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, dispondrán de una zona de aterrizaje para helicópteros aprobada por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

Regla 24-4

Sistema de apoyo para la toma de decisiones por los capitanes de buques de pasaje

1 Esta regla es aplicable a todos los buques de pasaje. Los buques de pasaje construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán las prescripciones de la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico que se efectúe después del 1 de julio de 1999.

2 En el puente de navegación de todos los buques de pasaje deberá haber un sistema de apoyo para la toma de decisiones en casos de emergencia.

3 Dicho sistema se basará, como mínimo, en planes de emergencia impresos. Las situaciones previsibles de emergencia de a bordo incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes categorías:

- .1 incendio;
- .2 avería del buque;
- .3 contaminación;
- .4 actos ilícitos que pongan en peligro la seguridad del buque, sus pasajeros o la tripulación;
- .5 accidentes del personal;
- .6 accidentes relacionados con la carga; y
- .7 ayuda de emergencia a otros buques.

4 Los procedimientos de emergencia que se establezcan en los planes pertinentes incluirán el apoyo a la toma de decisiones en los casos en que concurran distintas situaciones de emergencia.

5 Los planes de emergencia tendrán una estructura uniforme y serán fáciles de utilizar. Cuando proceda, la condición de carga real calculada para la estabilidad del buque durante la travesía se utilizará a los efectos de la lucha contra averías.

6 Además de los planes de emergencia impresos, la Administración podrá permitir la utilización de un sistema informatizado de apoyo para la toma de decisiones que agrupe toda la información contenida en los planes de emergencia, procedimientos, listas de comprobación, etc., y que pueda presentar una lista de medidas recomendadas en caso de emergencia previsible."

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Regla 1 - Ámbito de aplicación

25 En el párrafo 5, la referencia al "párrafo 4" se sustituye por la referencia a los "párrafos 4 y 7".

26 Al final del párrafo 5.1.2, después de "1992", se añade la frase "; sin embargo, los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, no quedarán eximidos del cumplimiento de las prescripciones de la regla 3 del capítulo IV del presente Convenio".

27 Se añade el siguiente nuevo párrafo 7 a continuación del párrafo 6:

"7 Los buques de pasaje construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán, según proceda, las prescripciones de las reglas 6.4, 6.5, 6.6 ó 7.5, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1997."

28 El actual párrafo 7 pasa a ser el párrafo 8.

Regla 6 - Instalaciones radioeléctricas

29 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 4, 5 y 6 a continuación del párrafo 3:

"4 En los buques de pasaje se instalará un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel contendrá un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todos los medios de radiocomunicaciones exigidos a bordo para tal fin, o un pulsador para cada uno de estos medios. El panel indicará de forma clara y visible qué pulsador o pulsadores se han activado. Se proveerán medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores. Si se utiliza una RLS por satélite como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando, se permitirá disponer de una RLS adicional instalada en la caseta de derrota próxima al puesto de órdenes de maniobra.

5 En los buques de pasaje se facilitará de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente a fin de que, cuando se activen el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya ésta en el alerta de socorro inicial.

6 En los buques de pasaje, se instalará un panel de alarma de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel de alarma de socorro proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo e indicará asimismo a través de qué servicios de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro."

Regla 7 - Equipo radioeléctrico: generalidades

30 Se añade el siguiente nuevo párrafo 5 a continuación del párrafo 4:

"5 Todo buque de pasaje estará provisto de medios que permitan mantener en el lugar del siniestro radiocomunicaciones bidireccionales para fines de búsqueda y salvamento desde el puesto habitual de gobierno del buque, utilizando las frecuencias aeronáuticas de 121,5 MHz y 123,1 MHz."

Regla 16 - Personal de radiocomunicaciones

31 El párrafo actual pasa a ser el párrafo 1.

32 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2 a continuación del párrafo 1:

"2 En los buques de pasaje se destinará al menos una persona competente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, para que desempeñe únicamente tareas de radiocomunicaciones en casos de siniestro."

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 10 - Mensajes de socorro: obligaciones y procedimientos

33 Se sustituye el texto actual de los párrafos a) a d) por el siguiente:

"a) El capitán de todo buque que hallándose en la mar y estando en condiciones de prestar ayuda reciba una señal, de la fuente que sea, al efecto de que hay personas siniestradas en la mar, estará obligado a acudir a toda máquina en su auxilio, informando a éstas o al servicio de búsqueda y salvamento, si es posible. Si el buque que recibe el alerta de socorro no puede prestar auxilio, o si dadas las circunstancias especiales del caso el capitán estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, éste anotará en el diario de navegación la razón por la cual no acudió en auxilio de las personas siniestradas y, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización, informará debidamente de ello a los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento.

b) El capitán de un buque que se halle en peligro, o el servicio pertinente de búsqueda y salvamento, tras las consultas que pueda efectuar con los capitanes de los buques que respondan a su alerta de socorro, tendrá derecho a requerir auxilio del buque o los buques que en su opinión o en la del servicio de búsqueda y salvamento mejor puedan prestarlo, y el capitán o los capitanes de esos buques estarán obligados a atender dicho requerimiento acudiendo a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas.

c) Los capitanes de los buques quedarán relevados de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente regla cuando tengan conocimiento de que sus buques no han sido requeridos y que uno o más buques lo han sido y están atendiendo el requerimiento. La decisión, a ser posible, se comunicará a los demás buques y al servicio de búsqueda y salvamento.

d) El capitán de un buque quedará relevado de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente regla y, si su buque ha sido requerido, de la obligación impuesta por el párrafo b) de la presente regla, en el momento en que las personas siniestradas o el servicio de búsqueda y salvamento o el capitán de otro buque que haya llegado al lugar en que se encuentran dichas personas le informen de que el auxilio ya no es necesario."

34 Se añade la siguiente nueva regla 10-1 a continuación de la regla 10:

"Regla 10-1**Atribución del capitán en lo que respecta a la seguridad de la navegación**

El capitán no se verá obligado por el propietario del buque, el fletador, ni ninguna otra persona, a tomar decisiones que, a su buen juicio, menoscaben la seguridad de la navegación, particularmente con temporal y mar groesa."

Regla 13 - Dotación

35 Se añade el siguiente nuevo párrafo c) a continuación del párrafo b):

"c) Con objeto de garantizar que la tripulación desempeñe apropiadamente las funciones que le corresponden relacionadas con la seguridad, en cada buque de pasaje al que sea aplicable el capítulo I se establecerá un idioma de trabajo y se dejará constancia de ello en el diario de navegación. La compañía o el capitán, según proceda, decidirá el idioma de trabajo. Se exigirá

que cada uno de los tripulantes entienda y, cuando sea oportuno, dé ordenes e instrucciones y presente informes en dicho idioma. Si el idioma de trabajo no es un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque, todos los planos y listas que deban fijarse en el buque incluirán una traducción al idioma de trabajo."

Regla 15 - Búsqueda y salvamento

36 Se añade el siguiente nuevo párrafo c) a continuación del párrafo b):

"c) Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I y que operen en rutas fijas, tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia. El plan se elaborará conjuntamente entre el personal del buque y los servicios de búsqueda y salvamento y será aprobado por la Administración. En él se incluirán disposiciones relativas a la realización regular de ejercicios conforme a lo acordado entre el buque de pasaje y los pertinentes servicios de búsqueda y salvamento, con objeto de comprobar su eficacia."

37 Se añade la siguiente nueva regla 23 a continuación de la regla 22:

"Regla 23

Limitaciones operacionales

(La presente regla se aplicará a todos los buques de pasaje a los que se aplique el capítulo I)

1 Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de la presente regla se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

2 Previamente a la entrada en servicio de un buque de pasaje se recopilará una lista de todas las limitaciones operacionales del mismo, que comprenderá las exenciones de cualesquiera de las presentes reglas, restricciones de las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, asiento, velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o establecida durante las fases de proyecto o de construcción del buque. La lista, junto con las explicaciones que se estimen necesarias, se presentará en un formato aceptable para la Administración, y se conservará a bordo a disposición del capitán. Habrá que mantener actualizada dicha lista. Si el idioma utilizado no es el inglés o el francés, la lista se facilitará en uno de estos idiomas."

CAPÍTULO VI

TRANSPORTE DE CARGAS

Regla 5 - Estiba y sujeción

38 Se añade el siguiente nuevo párrafo 6 a continuación del párrafo 5:

"6 Las unidades de transporte, incluidos los vehículos y contenedores, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla 11-2/3.14, la sujeción de las unidades de transporte, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, habrá concluido antes de que el buque salga del puerto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices elaboradas por la Organización."

No. 22484. PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973. CONCLUDED AT LONDON ON 17 FEBRUARY 1978¹

Nº 22484. PROCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES. CONCLU À LONDRES LE 17 FÉVRIER 1978¹

AMENDMENTS to the annex of the above-mentioned Protocol

The amendments were adopted on 14 September 1995 by resolution MEPC.65(37), in accordance with article VI of the Protocol and article 16 of the Convention.

They came into force on 1 July 1997, in accordance with article 16 of the said Convention.

Authentic texts of the amendments: English, French, Russian and Spanish.

Certified statement was registered by the International Maritime Organization on 29 September 1997.

AMENDEMENTS à l'annexe du Protocole susmentionné

Les amendements ont été adoptés le 14 septembre 1995 par la résolution MEPC.65(37), conformément à l'article VI du Protocole et à l'article 16 de la Convention.

Ils sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1997, conformément à l'article 16 de ladite Convention.

Textes authentiques des amendements : anglais, français, russe et espagnol.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation maritime internationale le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1340, p. 61 (authentic English and Russian texts), and vol. 1341, p. 3 (authentic French and Spanish texts); for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 24, as well as annex A in volumes 1406, 1421, 1428, 1456, 1460, 1492, 1515, 1545, 1555, 1589, 1593, 1598, 1606, 1673, 1678, 1681, 1721, 1727, 1733, 1737, 1775, 1777, 1790, 1791, 1823, 1859, 1891, 1915, 1927, 1931, 1954 and 1979.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1340, p. 61 (textes authentiques anglais et russe), et vol. 1341, p. 3 (textes authentiques français et espagnol); pour les faits ultérieurs, voir les références données dans l'Index cumulatif n° 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1406, 1421, 1428, 1456, 1460, 1492, 1515, 1545, 1555, 1589, 1593, 1598, 1606, 1673, 1678, 1681, 1721, 1727, 1733, 1737, 1775, 1777, 1790, 1791, 1823, 1859, 1891, 1915, 1927, 1931, 1954 et 1979.

RESOLUTION MEPC.65(37)
(adopted on 14 September 1995)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**
(Amendments to Regulation 2 and new Regulation 9 of Annex V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE.

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO that there is a need to provide for a more effective implementation of Annex V of MARPOL 73/78.

REQUIRING a more systematic approach to the enforcement and control of the requirements of Annex V, MARPOL 73/78,

HAVING CONSIDERED the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, agreed at its thirty-sixth session and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(b) of the 1973 Convention, amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1997, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 1 July 1997 in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annex V of the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to Annex V of the 1978 Protocol copies of the resolution and its annex.

ANNEX

TEXTS OF AMENDMENTS TO ANNEX V OF MARPOL 73/78

Regulation 2

Application

The existing text of regulation 2 is replaced by the following:

"Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships."

New regulation 9 is added as follows:

Regulation 9

Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

- (1)
 - (a) Every ship of 12 metres or more in length overall shall display placards which notify the crew and passengers of the disposal requirements of regulations 3 and 5 of this Annex, as applicable.
 - (b) The placards shall be written in the official language of the State whose flag the ship is entitled to fly and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, in English or French.
- (2) Every ship of 400 tons gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 persons or more, shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be in accordance with the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew.
- (3) Every ship of 400 tons gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed, shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the form specified in the Appendix to this Annex;
 - (a) each discharge operation, or completed incineration, shall be recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the incineration or discharge by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be both in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy;
 - (b) the entry for each incineration or discharge shall include date and time, position of the ship, description of the garbage and the estimated amount incinerated or discharged;

- (c) the Garbage Record Book shall be kept on board the ship and in such a place as to be available for inspection in a reasonable time. This document shall be preserved for a period of two years after the last entry is made on the record:
 - (d) in the event of discharge, escape or accidental loss referred to in regulation 6 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the loss.
- (4) The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:
- (i) any ship engaged on voyages of 1 hour or less in duration which is certified to carry 15 persons or more; or
 - (ii) fixed or floating platforms while engaged in exploration and exploitation of the sea-bed.
- (5) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Garbage Record Book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.
- (6) In the case of ships built before 1 July 1997, this regulation shall apply as from 1 July 1998.

Appendix is added to the Annex as follows:

APPENDIX

FORM OF GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship: _____

Distinctive number or letters _____

IMO No. _____

Period: From: _____ To: _____

1. Introduction

In accordance with Regulation 9 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges at sea, to reception facilities, or to other ships.

2. Garbage and garbage management:

Garbage includes all kinds of food, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the vessel and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other annexes to MARPOL 73/78 (such as oil, sewage or noxious liquid substances).

The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

The garbage is to be grouped into categories for the purposes of this record book as follows:

1. Plastics
2. Floating dunnage, lining, or packing material
3. Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
4. Paper Products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
5. Food waste
6. Incinerator ash

4. Entries in the Garbage Record Book

Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

- (a) When garbage is discharged into the sea:
 - (i) Date and time of discharge
 - (ii) Position of the ship (latitude and longitude)
 - (iii) Category of garbage discharged
 - (iv) Estimated amount discharged for each category in m³
 - (v) Signature of the officer in charge of the operation.

- (b) When garbage is discharged to reception facilities ashore or to other ships:
 - (i) Date and time of discharge
 - (ii) Port or facility, or name of ship
 - (iii) Category of garbage discharged
 - (iv) Estimated amount discharged for each category in m³
 - (v) Signature of officer in charge of the operation

- (c) When garbage is incinerated:
 - (i) Date and time of start and stop of incineration
 - (ii) Position of the ship (latitude and longitude)
 - (iii) Estimated amount incinerated in m³
 - (iv) Signature of the officer in charge of the operation.

- (d) Accidental or other exceptional discharges of garbage
 - (i) Time of occurrence
 - (ii) Port or position of the ship at time of occurrence
 - (iii) Estimated amount and category of garbage
 - (iv) Circumstances of disposal, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

4.2 Receipts

The master should obtain from the operator of port reception facilities, or from the master of the ship receiving the garbage, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificates must be kept on board the ship with the Garbage Record Book for two years.

4.3 Amount of garbage

The amount of garbage onboard should be estimated in m³, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's Name: _____ Distinctive No., or letters _____ IMO No.: _____

Garbage Categories:

- 1: Plastic.
- 2: Floating dunnage, lining, or packing materials.
- 3: Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 4: Paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 5: Food waste.
- 6: Incinerator ash.

NOTE: THE DISCHARGE OF ANY GARBAGE OTHER THAN FOOD WASTE IS PROHIBITED IN SPECIAL AREAS. ONLY GARBAGE DISCHARGED INTO THE SEA MUST BE CATEGORIZED. GARBAGE OTHER THAN CATEGORY 1 DISCHARGED TO RECEPTION FACILITIES NEED ONLY BE LISTED AS A TOTAL ESTIMATED AMOUNT.

Date/Time	Position of the Ship	Estimated Amount Discharged into Sea (m ³)						Estimated Amount Discharged to Reception Facilities or to other ship (m ³)	Estimated Amount Incinerated (m ³)	Certification/Signature
		CAT.1	CAT.2	CAT.3	CAT.4	CAT.5	CAT.6			

Master's Signature: _____ Date: _____

RESOLUTION MEPC.65(37)
adoptée le 14 septembre 1995

**AMENDEMENTS A L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF A LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES
NAVIRES**

(Amendements à la règle 2 et nouvelle règle 9 de l'Annexe V)

LE COMITE DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions conférées au Comité en vertu des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers,

NOTANT l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la "Convention de 1973") et l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention de 1973 (ci-après dénommé le "Protocole de 1978"), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1978 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation les fonctions ayant trait à l'examen et à l'adoption d'amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

NOTANT EGALEMENT qu'il est nécessaire d'assurer une mise en oeuvre plus efficace de l'Annexe V de MARPOL 73/78,

SOUHAITANT qu'une approche plus systématique soit adoptée pour la mise en application et le contrôle des prescriptions de l'Annexe V de MARPOL 73/78,

AYANT EXAMINE les amendements à l'Annexe V de MARPOL 73/78 qui avaient été arrêtés à sa trente-sixième session et diffusés conformément à l'article 16 2) a) de la Convention de 1973,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) b) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe V de MARPOL 73/78, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;
2. DECIDE, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 1997 à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. INVITE les Parties à noter que, en application de l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 1997 conformément au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de communiquer à toutes les Parties à l'Annexe V du Protocole de 1978 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des exemplaires de la résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à l'Annexe V du Protocole de 1978.

ANNEXE

AMENDEMENTS A L'ANNEXE V DE MARPOL 73/78

Règle 2

Champ d'application

Remplacer le texte actuel de la règle 2 par ce qui suit :

"Sauf dispositions expresses contraires, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires."

Ajouter une nouvelle règle 9 libellée comme suit :

Règle 9

Affiches, plans de gestion des ordures et tenue du registre des ordures

- 1)
 - a) Tout navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 mètres doit disposer à bord des affiches informant l'équipage et les passagers des prescriptions applicables des règles 3 et 5 de la présente Annexe relatives à l'évacuation des ordures.
 - b) Ces affiches doivent être rédigées dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, dans le cas des navires qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention, en anglais ou en français.
- 2) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre. Ce plan doit comprendre des méthodes écrites de ramassage, de stockage, de traitement et d'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord. La personne chargée d'exécuter le plan doit également y être désignée. Un plan de ce type doit être conforme aux directives établies par l'Organisation et être rédigé dans la langue de travail de l'équipage.
- 3) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Etats Parties à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante se livrant à des opérations d'exploration et d'exploitation du fond des mers doivent tenir un registre des opérations d'évacuation et de rejet des ordures. Ce registre, qu'il soit ou non intégré dans le livre de bord réglementaire, doit être calqué sur le modèle décrit dans l'appendice de la présente Annexe;
 - a) chaque opération de rejet ou chaque incinération, lorsqu'elle est terminée, est consignée dans le registre des ordures et la mention correspondante est signée, le jour de l'incinération ou du rejet, par la personne responsable. Chaque page remplie est signée par le capitaine du navire. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, et en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont un navire est autorisé à battre le pavillon font foi;
 - b) il y a lieu de consigner la date et l'heure de chaque incinération ou rejet, ainsi que la position du navire, la description des ordures et une estimation de la quantité incinérée ou rejetée;

- c) le registre des ordures est conservé à bord du navire dans un endroit où il est accessible aux fins d'inspection, dans un délai raisonnable. Il doit être conservé pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription;
 - d) en cas de rejet, de déversement ou de perte accidentelle, aux termes de la règle 6 de la présente Annexe, les circonstances et les motifs en sont consignés dans le registre des ordures.
- 4) L'Autorité peut dispenser de l'application des prescriptions relatives au registre des ordures :
- i) tout navire effectuant des voyages d'une durée égale ou inférieure à 1 heure, qui est autorisé à transporter 15 personnes ou davantage; ou
 - ii) les plates-formes fixes ou flottantes se livrant à des opérations d'exploration et d'exploitation du fond des mers;
- 5) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie à la Convention peut examiner le registre des ordures à bord de tout navire auquel la présente règle s'applique pendant que ce navire se trouve dans l'un de ses ports ou l'un de ses terminaux au large: elle peut en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des ordures. L'inspection du registre des ordures et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu des dispositions du présent paragraphe doivent être effectués aussi rapidement que possible sans que le navire soit indûment retardé.
- 6) Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1997, la présente règle s'applique à compter du 1er juillet 1998.

Ajouter l'appendice ci-après à l'Annexe :

"APPENDICE

MODELE DE REGISTRE DES ORDURES

Nom du navire :

Numéros ou lettres distinctifs :

Numéro OMI :

Période : du au

1 Introduction

Conformément à la règle 9 de l'Annexe V de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), il doit être tenu un registre dans lequel est consignée chaque opération de rejet, ou chaque incinération lorsqu'elle est terminée. Sont visés les rejets effectués en mer ou dans des installations à terre et les transferts à bord d'autres navires.

2 Ordures et gestion des ordures

Les ordures comprennent toutes sortes de déchets alimentaires, domestiques et d'exploitation, à l'exception du poisson frais entier ou non, qui proviennent de l'exploitation normale du navire, et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique; elles ne comprennent pas les substances qui sont définies ou énumérées dans les autres Annexes de MARPOL 73/78 (comme les hydrocarbures, les eaux usées ou les substances liquides nocives).

Il conviendrait également de se reporter aux Directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL 73/78 qui contiennent les renseignements pertinents.

3 Description des ordures

Aux fins de la tenue du registre, les ordures doivent être groupées selon les catégories suivantes :

1. Matières plastiques
2. Fardage, matériaux de revêtement ou d'emballage flottants
3. Papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc. concassés
4. Papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle etc. non concassés
5. Déchets alimentaires
6. Cendres provenant d'incinérateurs

4 Mentions portées dans le registre des ordures

Des mentions doivent être portées dans le registre des ordures à chacune des occasions suivantes :

a) Lorsque des ordures sont rejetées en mer :

- i) Date et heure du rejet
- ii) Position du navire (latitude et longitude)
- iii) Catégorie des ordures rejetées

- iv) Estimation de la quantité rejetée pour chaque catégorie, en mètres cubes
 - v) Signature de l'officier chargé de l'opération.
- b) Lorsque des ordures sont rejetées dans des installations à terre ou transférées à bord d'autres navires :
- i) Date et heure du rejet
 - ii) Port ou installation, ou nom du navire
 - iii) Catégorie des ordures rejetées
 - iv) Estimation de la quantité rejetée, pour chaque catégorie, en mètres cubes
 - v) Signature de l'officier chargé de l'opération.
- c) Lorsque des ordures sont incinérées :
- i) Date et heure du début et de la fin de l'incinération
 - ii) Position du navire (latitude et longitude)
 - iii) Estimation de la quantité incinérée, en mètres cubes
 - iv) Signature de l'officier chargé de l'opération.
- d) Lorsque des ordures sont rejetées accidentellement ou dans des circonstances exceptionnelles :
- i) Heure de l'incident
 - ii) Port ou position du navire au moment de l'incident
 - iii) Estimation de la quantité d'ordures et leur catégorie
 - iv) Circonstances de l'évacuation, du déversement ou de la perte, causes de l'incident et observations générales.

4.2 Reçus

Le capitaine devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception portuaires ou du capitaine du navire qui reçoit les ordures, un reçu ou un certificat indiquant la quantité estimative d'ordures transférées. Les reçus ou certificats doivent être conservés, pendant deux ans, à bord du navire avec le registre des ordures.

4.3 Quantités d'ordures

La quantité d'ordures à bord devrait être estimée en mètres cubes et si possible, par catégorie. Le registre des ordures se réfère souvent à la quantité estimative d'ordures. Il est reconnu que la précision avec laquelle cette quantité est estimée dépend de l'interprétation qui en est donnée. Les estimations du volume d'ordures seront différentes avant et après le traitement. Certaines méthodes de traitement ne permettent pas d'évaluer le volume d'ordures, par exemple dans le cas du traitement continu des déchets alimentaires. Il conviendrait de tenir compte de tels facteurs lorsqu'on porte des mentions dans le registre ou lorsqu'on interprète les mentions qui y sont inscrites.

ENREGISTREMENT DES REJETS D'ORDURES

Nom du navire : _____ Numéro ou lettres distinctifs : _____ Numéro OMI : _____

Catégories d'ordures :

- 1 : Matières plastiques
- 2 : Fardage et matériaux de revêtement ou d'emballage flottants
- 3 : Papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc. concassés
- 4 : Papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc. non concassés
- 5 : Déchets alimentaires
- 6 : Cendres provenant d'incinérateurs

NOTE : LES REJETS D'ORDURES AUTRES QUE LES DÉCHETS ALIMENTAIRES SONT INTERDITS DANS LES ZONES SPÉCIALES. SEULES LES ORDURES REJETTES EN MER SONT GROUPEES PAR CATÉGORIE. POUR LES ORDURES AUTRES QUE CELLES DE LA CATÉGORIE 1 QUI SONT REJETTES DANS DES INSTALLATIONS A TERRE, IL SUFFIT D'INDIQUER UNE QUANTITE ESTIMATIVE TOTALE.

Date/heure	Position du navire	Quantité estimative rejetée en mer (m ³)						Quantité estimative rejetée dans des installations de réception ou transférée sur un autre navire (m ³)	Quantité estimative rejetée (m ³)	Attestation/ Signature
		CAT.1	CAT.2	CAT.3	CAT.4	CAT.5	CAT.6			

Signature du capitaine : _____ Date : _____

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.65(37)
(принята 14 сентября 1995 года)

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**
(Поправки к правилу 2 и новое правило 9 Приложения V)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета, возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой "Конвенция 1973 года") и статью VI Протокола 1978 года к Конвенции 1973 года (далее именуемого "Протокол 1978 года"), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ 73/78),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что существует необходимость обеспечения более эффективного осуществления Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78,

ТРЕБУЯ более систематического подхода к обеспечению выполнения и контролю требований Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78,

РАССМОТРЕВ поправки к Приложению V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, согласованные на его тридцать шестой сессии и разосланные в соответствии со статьей 16 2) а) Конвенции 1973 года,

1. **ОДОБРЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) b) Конвенции 1973 года поправки к Приложению V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 января 1997 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года поправки вступают в силу 1 июля 1997 года в соответствии с пунктом 2, выше;
4. **ПРОСИТ** Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам Приложения V к Протоколу 1978 года заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. **ПРОСИТ ДАЛЕЕ** Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами Приложения V к Протоколу 1978 года, копии резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ТЕКСТЫ ПОПРАВК К ПРИЛОЖЕНИЮ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Правило 2

Применение

Существующий текст правила 2 заменяется следующим:

"Если специально не предусмотрено иное, положения настоящего Приложения применяются ко всем судам."

Добавляется новое правило 9 следующего содержания:

Правило 9

Плакаты, планы управления ликвидацией мусора
и регистрация операций с мусором

- 1) а) На каждом судне общей длиной 12 метров или более вывешиваются плакаты, которые уведомляют экипаж и пассажиров о применимых требованиях по удалению мусора, содержащихся в правилах 3 и 5 настоящего Приложения.
б) Плакаты составляются на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, и, в отношении судов, совершающих рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, на английском или французском языках.
- 2) На каждом судне валовой вместимостью 400 рег. т и более и на каждом судне, на котором допускается перевозка 15 человек или более, имеется план управления ликвидацией мусора, выполняемый экипажем. Этот план предусматривает письменные оформленные процедуры сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование имеющегося на судне оборудования. В нем также указывается лицо, ответственное за выполнение плана. Такой план соответствует руководству, разработанному Организацией, и составляется на рабочем языке экипажа.
- 3) Каждое судно валовой вместимостью 500 рег. т и более и каждое судно, на котором допускается перевозка 15 человек или более, которые совершают рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждая стационарная и плавающая платформа, занятая разведкой и разработкой морского дна, снабжаются журналом операций с мусором. Журнал операций с мусором может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом по форме, установленной Дополнением к настоящему Приложению:
 - а) каждая выполненная операция по сбросу или сжиганию регистрируется в журнале операций с мусором и подписывается в день сжигания или сброса ответственным лицом командного состава. Каждая заполненная страница журнала операций с мусором подписывается капитаном судна. Записи в журнале операций с мусором производятся как на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, так и на английском или французском языках. В случае сброса

- или разночтения предпочтении отдаются записям на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать:
- b) запись о каждом сжигании или сбросе включает дату и время, местонахождение судна, описание и приблизительное количество сожженного или сброшенного мусора;
 - c) журнал операций с мусором хранится на борту судна в таком месте, которое легко доступно для проверки в разумное время. Этот документ сохраняется в течение двух лет после внесения в него последней записи;
 - d) в случае сброса, удаления или аварийной потери, упомянутых в правиле 6 настоящего Приложения, в журнале операций с мусором производится запись об обстоятельствах и причинах потери.
- 4) Администрация может освободить от выполнения требований относительно журнала операций с мусором:
- i) любое судно, выполняющее рейсы продолжительностью 1 час или менее, на котором допускается перевозка 15 человек или более; или
 - ii) стационарные или плавучие платформы, занятые разведкой и разработкой морского дна.
- 5) Компетентные власти правительства Стороны Конвенции могут проверить журнал операций с мусором на борту любого судна, находящегося в ее портах или у прибрежных терминалов, к которому применяется настоящее правило, и снять копию с любой записи в этом журнале, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в журнале операций с мусором, допускается в любом судебном процессе в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка журнала операций с мусором и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать чрезмерной задержки судна.
- 6) К судам, построенным до 1 июля 1997 года, настоящее правило применяется с 1 июля 1998 года.

К Приложению добавляется следующее дополнение:

ДОПОЛНЕНИЕ

ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна: _____

Регистровый номер или позывной сигнал: _____

Номер ИМО: _____

Период: с: _____ по: _____

1. Введение

В соответствии с правилом 9 Приложения V к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Конвенция МАРПОЛ 73/78), должна регистрироваться каждая выполненная операция по сбросу или сжиганию. Это включает сбросы в море, в приемные сооружения или на другие суда.

2. Мусор и управление ликвидацией мусора

Мусор включает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, за исключением свежей рыбы и ее отходов, которые образуются во время обычной эксплуатации судна и могут постоянно или периодически удаляться, кроме веществ, которые определены или перечислены в других Приложениях к Конвенции МАРПОЛ 73/78 (такие, как нефть, сточные воды или вредные жидкие вещества).

Соответствующая информация также содержится в Руководстве по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

3. Описание мусора

Для целей настоящего журнала мусор подразделяется на следующие категории:

1. Пластмассы
2. Обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные или упаковочные материалы
3. Измельченные изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д.
4. Изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д.
5. Пищевые отходы
6. Зола из инсинераторов

4. Записи в журнале операций с мусором

Записи в журнале операций с мусором производятся в каждом из следующих случаев:

а) Когда мусор сбрасывается в море:

- i) Дата и время сброса
- ii) Местонахождение судна (широта и долгота)
- iii) Категория сброшенного мусора
- iv) Приблизительное количество сброшенного мусора каждой категории в м³
- v) Подпись лица командного состава, ответственного за операцию.

- b) Когда мусор сбрасывается в приемные сооружения на берегу или на другие суда:
- i) Дата и время сброса
 - ii) Порт или сооружение либо название судна
 - iii) Категория сброшенного мусора
 - iv) Приблизительное количество сброшенного мусора каждой категории в м³
 - v) Подпись лица командного состава, ответственного за операцию.
- c) Когда мусор сжигается:
- i) Дата и время начала и прекращения сжигания
 - ii) Местонахождение судна (широта и долгота)
 - iii) Приблизительное количество сожженного мусора в м³
 - iv) Подпись лица командного состава, ответственного за операцию.
- d) Аварийные или другие исключительные сбросы мусора
- i) Время происшествия
 - ii) Порт или местонахождение судна во время происшествия
 - iii) Приблизительное количество и категория мусора
 - iv) Обстоятельства сброса, удаления или потери, их причина и общие замечания.

4.2 Квитанции

Капитан должен получить от оператора портовых приемных сооружений или от капитана судна, принимающего мусор, квитанцию или справку, в которой указывается приблизительное количество переданного мусора. Квитанции или справки должны сохраняться на борту судна вместе с журналом операций с мусором в течение двух лет.

4.3 Количество мусора

Количество мусора на борту судна следует исчислять в м³, по возможности - отдельно по категориям. Журнал операций с мусором содержит много ссылок на приблизительное количество мусора. Признается, что точность исчисления количества мусора зависит от толкования. Приблизительные оценки объема будут отличаться до и после обработки. Некоторые методы обработки, например постоянная переработка пищевых отходов, не позволяют оценить объем мусора. При внесении в журнал и толковании записей следует учитывать такие факторы.

РЕЕСТР ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна: _____ Регистровый номер или позывной сигнала: _____ Номер ИМО: _____

Категория мусора:

- 1: Пластмасса.
- 2: Обломочные плавающие спарщионные, обшивочные или упорочные материалы.
- 3: Небольшие изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черешки и т.д.
- 4: Изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черешки и т.д.
- 5: Непьющие отходы.
- 6: Зонты из инсинстратора.

ПРИМЕЧАНИЕ: СВЯС ЛЮБОГО МУСОРА, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПИЩЕВЫХ ОТХОДОВ, В ОСОБЫХ РАЙОНАХ ЗАПРЕЩАЮТСЯ. ДОЛЖНЫ КЛАССИФИЦИРОВАТЬСЯ ТОЛЬКО МУСОРА, СВРАСЫВАЕМЫЕ В МОРЕ. В ОТНОШЕНИИ МУСОРА, ИНОГО ЧЕМ МУСОРА КАТЕГОРИИ 1, СВРАСЫВАЕМОГО В ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, ДОСТАТОЧНО УКАЗАТЬ ТОЛЬКО ОБЩЕЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО.

Дата/время	Место нахождения судна	Приблизительное количество сброшенного в море (м3)	Приблизительное количество мусора, сброшенного в приемные сооружения на другом судно (м3)						Приблизительное количество собранного мусора (м3)	Подтвержденные/подпись
			КАТ.2	КАТ.3	КАТ.4	КАТ.5	КАТ.6	Прочие		

Подпись капитана: _____ Дата: _____

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

RESOLUCIÓN MEPC.65(37)
aprobada el 14 de septiembre de 1995

**ENMIENDAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973 (MARPOL 73/78)**
(Enmiendas de la regla 2 y nueva regla 9 del Anexo V)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que es necesario tomar disposiciones para aplicar de manera más eficaz el Anexo V del MARPOL 73/78,

CONSIDERANDO NECESARIO un enfoque más sistemático del cumplimiento y control de las prescripciones del Anexo V del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas del Anexo V del MARPOL 73/78, acordadas en su 36º período de sesiones y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. **APRUEBA**, de conformidad con el artículo 16 2) b) del Convenio de 1973, las enmiendas del Anexo V del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. **DECIDE**, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1997, a no ser que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización objeciones con respecto a las enmiendas;
3. **INVITA** a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1997 con arreglo al párrafo 2 *supra*;
4. **PIDE** al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978;
5. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978.

ANEXO

TEXTOS DE LAS ENMIENDAS DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/8

Regla 2

Ámbito de aplicación

El texto actual de la regla 2 se sustituye por el siguiente:

"A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques."

Se añade la nueva regla 9 siguiente :

"Regla 9

Rótulos, planes de gestión de basuras y mantenimiento de registros de basuras

- 1)
 - a) En todo buque de eslora igual o superior a 12 m, se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre eliminación de basuras que figuran en las reglas 3 y 5 del presente anexo, según proceda;
 - b) los rótulos estarán redactados en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, en francés o inglés.
- 2) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir. Dicho plan incluirá procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento, el tratamiento y la evacuación de basuras, incluida la manera de utilizar el equipo de a bordo. También se designará en él a la persona encargada de su cumplimiento. Dicho plan se ajustará a las directrices que elabore la Organización y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.
- 3) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación del fondo marino llevará un Libro registro de basuras. Este Libro, sea o no sea parte del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice del presente anexo;
 - a) todas las operaciones de descarga o incineración que se hayan llevado a término se anotarán en el Libro registro de basuras y llevarán la firma de un oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y en inglés o francés. Las anotaciones en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar prevalecerán en caso de controversia o discrepancia;

- b) cada anotación de incineración o descarga incluirá la fecha, la hora, la situación del buque, la descripción de las basuras y la cantidad estimada de basuras incineradas o descargadas;
 - c) el Libro registro de basuras se conservará a bordo del buque en un lugar que permita su inspección en un tiempo razonable. Dicho documento se conservará durante un período de dos años después de que se haya hecho la última anotación en el registro;
 - d) en los casos de eliminación, derrame o pérdida accidental a los que se hace referencia en la regla 6 de este anexo, se anotarán en el Libro registro de basuras las circunstancias y motivos de la descarga.
- 4) La Administración podrá eximir de las prescripciones relativas al Libro registro de basuras:
- i) a los buques que realicen viajes de una hora como máximo y que estén autorizados a transportar 15 personas o más ; o
 - ii) las plataformas fijas o flotantes que estén dedicadas a la exploración y explotación del fondo marino.
- 5) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de basuras a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier anotación que figure en dicho Libro y exigir al capitán del buque que certifique que es una copia auténtica. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia auténtica de una anotación del Libro registro de basuras será admisible en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos consignados en la misma. La inspección del Libro registro de basuras y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.
- 6) En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, esta regla se aplicará a partir del 1 de julio de 1998.

Se añade el siguiente apéndice al anexo:

APÉNDICE

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE BASURAS

Nombre del buque:

Números o letras distintivo:

Número IMO:

Periodo: desde: hasta:

1 Introducción

Conforme a lo prescrito en la regla 9 del Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), debe mantenerse un registro de todas las operaciones de descarga o incineración de basuras realizadas, incluidas las descargas en el mar, en instalaciones de recepción o en otros buques.

2 Basuras y gestión de basuras

Por basuras se entiende toda clase de restos de alimentos, así como los desechos resultantes de las faenas domésticas y de las operaciones normales del buque, salvo el pescado fresco y sus partes, que pueda ser necesario eliminar continua o periódicamente, con excepción de las sustancias que se definen o enumeran en otros anexos del MARPOL 73/78 (tales como hidrocarburos, aguas sucias o sustancias nocivas líquidas).

Para la correspondiente información se consultarán las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78.

3 Descripción de las basuras

Para los efectos del presente libro registro, las basuras se agruparán en las siguientes categorías:

- .1 plásticos;
- .2 tablas de estiba, soleras y materiales de embalaje flotantes;
- .3 productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc., triturados;
- .4 productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc.;
- .5 restos de alimentos;
- .6 cenizas del incinerador;

4.1 Anotaciones en el Libro registro de basuras

Se hará una anotación en el Libro registro de basuras en cada una de las ocasiones siguientes:

- a) Cuando se descarguen basuras en el mar:
 - i) fecha y hora de la descarga;
 - ii) situación del buque (latitud y longitud);

- iii) categoría de basuras descargadas;
 - iv) volumen estimado de la descarga de cada categoría, en m³;
 - v) firma del oficial encargado de la operación.
- b) Cuando se descarguen basuras en instalaciones receptoras o en otros buques:
- i) fecha y hora de la descarga;
 - ii) puerto o instalación, o nombre del buque;
 - iii) categoría de basuras descargadas;
 - iv) volumen estimado de la descarga de cada categoría, en m³;
 - v) firma del oficial encargado de la operación.
- c) Cuando se incineren basuras:
- i) fecha y hora de la incineración;
 - ii) situación del buque (latitud y longitud);
 - iii) volumen estimado de basuras incineradas, en m³;
 - iv) firma del oficial encargado de la operación.
- d) Descargas accidentales u otras descargas excepcionales de basuras:
- i) hora del acaecimiento;
 - ii) puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento;
 - iii) volumen estimado y categoría de basuras descargadas;
 - iv) circunstancias de la eliminación, derrame o pérdida, sus razones, y observaciones generales.

4.2 Recibos

El capitán obtendrá del operador de las instalaciones de recepción en puerto, o del capitán del buque que recibe las basuras, un recibo o certificado en el que se indique la cantidad de basuras trasvasadas. Los recibos o certificados se deben conservar a bordo del buque, junto con el Libro registro de basuras, durante dos años.

4.3 Volumen de basuras

El volumen de basuras a bordo se estimará en m³, si es posible por categorías. En el Libro registro de basuras se hacen numerosas referencias a al volumen estimado de basuras. Se reconoce que la exactitud del volumen estimado de basuras está sujeta a interpretación. El volumen estimado será distinto antes y después del tratamiento de las basuras. Es posible que determinados procedimientos de tratamiento no permitan una estimación útil del volumen, como en el caso del tratamiento continuo de restos de alimentos. Estos factores se tendrán en cuenta tanto al hacer anotaciones en el registro como al interpretarlas.

REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS

Nombre del buque: Número e letras distintivos: Número IMO:

Categorías de basuras:

- 1 Plásticos.
- 2 Tablas de estiba, tolvas y materiales de embalaje floantes.
- 3 Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, jora, etc., triturados.
- 4 Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, jora, etc.
- 5 Restos de alimentos.
- 6 Cerrizas del incinerador.

NOTA: LA DESCARGA DE CUALQUIER TIPO DE BASURAS QUE NO SEAN RESTOS DE ALIMENTOS ESTÁ PROHIBIDA EN LAS ZONAS ESPECIALES. SÓLO SE DEBEN AGRUPAR POR CATEGORÍAS LAS BASURAS DESCARGADAS EN EL MAR. EN EL CASO DE LAS BASURAS QUE NO SEAN DE LA CATEGORÍA 1 DESCARGADAS EN INSTALACIONES RECEPTORAS, ÚNICAMENTE ES NECESARIO ESPECIFICAR SU VOLUMEN TOTAL ESTIMADO.

Fecha/hora	Situación del buque	Volumen estimado de basuras descargadas en el mar (m ³)						Volumen estimado de basuras descargadas en instalaciones receptoras o en otro buque (m ³)	Volumen estimado de basuras incineradas (m ³)	Certificación/ Firma
		CAT. 2	CAT. 3	CAT. 4	CAT. 5	CAT. 6	Otras			

Firma del capitán: Fecha:

No. 22495. CONVENTION ON PROHIBITIONS OR RESTRICTIONS ON THE USE OF CERTAIN CONVENTIONAL WEAPONS WHICH MAY BE DEEMED TO BE EXCESSIVELY INJURIOUS OR TO HAVE INDISCRIMINATE EFFECTS. CONCLUDED AT GENEVA ON 10 OCTOBER 1980¹

N° 22495. CONVENTION SUR L'INTERDICTION OU LA LIMITATION DE L'EMPLOI DE CERTAINES ARMES CLASSIQUES QUI PEUVENT ÊTRE CONSIDÉRÉES COMME PRODUI-
SANT DES EFFETS TRAUMATIQUES EXCESSIFS OU COMME FRAPPANT SANS DISCRIMINATION. CONCLUE À GENÈVE LE 10 OCTOBRE 1980¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

29 September 1997

UZBEKISTAN

(With effect from 29 March 1998. Accepting Protocols I, II and III.)

Registered ex officio on 29 September 1997.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

29 septembre 1997

OUBÉKISTAN

(Avec effet au 29 mars 1998. Avec acceptation des Protocoles I, II et III.)

Enregistré d'office le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1342, p. 137; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 23 and 24, as well as annex A in volumes 1457, 1463, 1464, 1495, 1520, 1527, 1543, 1663, 1679, 1695, 1696, 1702, 1712, 1723, 1732, 1745, 1751, 1760, 1787, 1851, 1856, 1860, 1861, 1871, 1885, 1887, 1890, 1891, 1895, 1900, 1921, 1926, 1929, 1930, 1954, 1968, 1971, 1983, 1984, 1986 and 1990.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, p. 137; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 23 et 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1457, 1463, 1464, 1495, 1520, 1527, 1543, 1663, 1679, 1695, 1696, 1702, 1712, 1723, 1732, 1745, 1751, 1760, 1787, 1851, 1856, 1860, 1861, 1871, 1885, 1887, 1890, 1891, 1895, 1900, 1921, 1926, 1929, 1930, 1954, 1968, 1971, 1983, 1984, 1986 et 1990.

No. 24841. CONVENTION AGAINST TORTURE AND OTHER CRUEL, INHUMAN OR DEGRADING TREATMENT OR PUNISHMENT. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 10 DECEMBER 1984¹

N° 24841. CONVENTION CONTRE LA TORTURE ET AUTRES PEINES OU TRAITEMENTS CRUELS, INHUMAINS OU DÉGRADANTS. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 10 DÉCEMBRE 1984¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

23 September 1997

SAUDI ARABIA

(With effect from 23 October 1997.)

With the following reservations:

ADHÉSION

Instrument déposé le :

23 septembre 1997

ARABIE SAOUDITE

(Avec effet au 23 octobre 1997.)

Avec les réserves suivantes :

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

- ١ - ان المملكة لاتعترف باختصاص اللجنة المنصوص عليه في المادة (٢٠) من هذه الأتفاقية.
٢ - ان المملكة غير ملزمة بالفقرة (١) من المادة (٣٠) من هذه الأتفاقية.

[TRANSLATION]

The Kingdom of Saudi Arabia does not recognize the jurisdiction of the Committee as provided for by article 20 of this Convention.

The Kingdom of Saudi Arabia shall not be bound by the provisions of articles 30, paragraph 1, of this Convention.

Registered ex officio on 23 September 1997.

[TRADUCTION]

Le Royaume d'Arabie saoudite ne reconnaît pas les compétences du Comité décrites au paragraphe 20 de la Convention.

Le Royaume d'Arabie saoudite ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 30 de la Convention.

Enregistré d'office le 23 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1465, p. 85, and annex A in volumes 1477, 1480, 1481, 1482, 1484, 1486, 1487, 1499, 1505, 1508, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514, 1515, 1520, 1522, 1523, 1525, 1527, 1530, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1566, 1577, 1578, 1579, 1582, 1588, 1606, 1607, 1642, 1644, 1649, 1651, 1653, 1654, 1656, 1669, 1671, 1673, 1676, 1678, 1691, 1697, 1698, 1709, 1712, 1719, 1722, 1723, 1725, 1727, 1732, 1733, 1748, 1761, 1771, 1775, 1776, 1777, 1830, 1841, 1843, 1849, 1850, 1861, 1865, 1889, 1897, 1902, 1907, 1914, 1916, 1917, 1927, 1931, 1934, 1939, 1941, 1949, 1964 and 1989.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1465, p. 85, et annexe A des volumes 1477, 1480, 1481, 1482, 1484, 1486, 1487, 1499, 1505, 1508, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514, 1515, 1520, 1522, 1523, 1525, 1527, 1530, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1566, 1577, 1578, 1579, 1582, 1588, 1606, 1607, 1642, 1644, 1649, 1651, 1653, 1654, 1656, 1669, 1671, 1673, 1676, 1678, 1691, 1697, 1698, 1709, 1712, 1719, 1722, 1723, 1725, 1727, 1732, 1733, 1748, 1761, 1771, 1775, 1776, 1777, 1830, 1841, 1843, 1849, 1850, 1861, 1865, 1889, 1897, 1902, 1907, 1914, 1916, 1917, 1927, 1931, 1934, 1939, 1941, 1949, 1964 et 1989.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 32288. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT (*PRIVATE SECTOR ADJUSTMENT CREDIT*) BETWEEN THE REPUBLIC OF GHANA AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION. SIGNED AT WASHINGTON ON 25 JULY 1995¹

N° 32288. ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT (*CRÉDIT D'AJUSTEMENT DU SECTEUR PRIVÉ*) ENTRE LA RÉPUBLIQUE DU GHANA ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON LE 25 JUILLET 1995¹

SECOND AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 12 DECEMBER 1996

DEUXIÈME ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À WASHINGTON LE 12 DÉCEMBRE 1996

Came into force on 21 July 1997, upon notification by the Association to the Government of Ghana.

Entré en vigueur le 21 juillet 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement ghanéen.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

Authentic text: English.

Texte authentique : anglais.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1894, No. I-32288, and annex A in volume 1928.

Vol. 1991, A-32288

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1894, n° I-32288, et annexe A du volume 1928.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 33448. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT (*SECOND ECONOMIC AND SOCIAL ADJUSTMENT CREDIT*) BETWEEN THE REPUBLIC OF ZAMBIA AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION. SIGNED AT WASHINGTON ON 8 AUGUST 1996¹

N° 33448. ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT (*DEUXIÈME CRÉDIT D'AJUSTEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL*) ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE LA ZAMBIE ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON LE 8 AOÛT 1996¹

AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 9 JANUARY 1997

Came into force on 21 February 1997, upon notification by the Association to the Government of Zambia.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À WASHINGTON LE 9 JANVIER 1997

Entré en vigueur le 21 février 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement zambien.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1952, No. I-33448.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1952, n° I-33448.

No. 33480. UNITED NATIONS CONVENTION TO COMBAT DESERTIFICATION IN THOSE COUNTRIES EXPERIENCING SERIOUS DROUGHT AND/OR DESERTIFICATION, PARTICULARLY IN AFRICA. OPENED FOR SIGNATURE AT PARIS ON 14 OCTOBER 1994¹

N° 33480. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA LUTTE CONTRE LA DÉSSERTIFICATION DANS LES PAYS GRAVEMENT TOUCHÉS PAR LA SÉCHERESSE ET/OU LA DÉSSERTIFICATION, EN PARTICULIER EN AFRIQUE. OUVERTE À LA SIGNATURE À PARIS LE 14 OCTOBRE 1994¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

19 September 1997

KYRGYZSTAN

(With effect from 18 December 1997.)

Registered ex officio on 19 September 1997.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

19 septembre 1997

KIRGHIZISTAN

(Avec effet au 18 décembre 1997.)

Enregistré d'office le 19 septembre 1997.

RATIFICATION

Instrument deposited on:

23 September 1997

ZIMBABWE

(With effect from 22 December 1997.)

Registered ex officio on 23 September 1997.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

23 septembre 1997

ZIMBABWE

(Avec effet au 22 décembre 1997.)

Enregistré d'office le 23 septembre 1997.

RATIFICATION

Instrument deposited on:

25 September 1997

SIERRA LEONE

(With effect from 24 December 1997.)

Registered ex officio on 25 September 1997.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

25 septembre 1997

SIERRA LEONE

(Avec effet au 24 décembre 1997.)

Enregistré d'office le 25 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1954, No. I-33480, and annex A in volumes 1955, 1957, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1983, 1985, 1987 and 1990.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1954, n° I-33480, et annexe A des volumes 1955, 1957, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1983, 1985, 1987 et 1990.

RATIFICATION

Instrument deposited on:

30 September 1997

SOUTH AFRICA

(With effect from 29 December 1997.)

Registered ex officio on 30 September 1997.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

30 septembre 1997

AFRIQUE DU SUD

(Avec effet au 29 décembre 1997.)

Enregistré d'office le 30 septembre 1997.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 33809. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF HONDURAS AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION (*PUBLIC SECTOR MODERNIZATION STRUCTURAL ADJUSTMENT CREDIT*). SIGNED AT WASHINGTON ON 11 APRIL 1996¹

N° 33809. ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'HONDURAS ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT (*CRÉDIT D'AJUSTEMENT STRUCTUREL POUR LA MODERNISATION DU SECTEUR PUBLIC*). SIGNÉ À WASHINGTON LE 11 AVRIL 1996¹

SECOND AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 8 JANUARY 1997

Came into force on 6 June 1997, upon notification by the Association to the Government of Honduras.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 29 September 1997.

DEUXIÈME ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À WASHINGTON LE 8 JANVIER 1997

Entré en vigueur le 6 juin 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement hondurien.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 29 septembre 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1978, No. I-33809.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1978, n° I-33809.