

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 1956

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 1956

1997

I. Nos. 33491-33497

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 7 January 1997 to 10 January 1997*

	<i>Page</i>
No. 33491. Estonia and Netherlands:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and memorandum of understanding). Signed at Tallinn on 24 March 1993.....	3
No. 33492. Estonia and Netherlands:	
Agreement on mutual administrative assistance for the proper application of customs law and for the prevention, investigation and combating of customs offences (with annex). Signed at The Hague on 11 October 1995	37
No. 33493. Estonia and Norway:	
Air Services Agreement (with annex, memorandum of understanding and exchange of notes). Signed at Tallinn on 12 May 1993	95
No. 33494. Estonia and Latvia:	
Convention for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital (with exchange of letters). Signed at Tallinn on 14 May 1993.....	131
No. 33495. Estonia and Slovenia:	
Agreement on cooperation in education, culture and science. Signed at Ljubljana on 5 November 1993.....	173
No. 33496. Denmark and Belarus:	
Air Services Agreement (with annexes). Signed at Oslo on 24 November 1995	187

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

VOLUME 1956

1997

I. N^{os} 33491-33497

TABLE DES MATIÈRES

1

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 7 janvier 1997 au 10 janvier 1997*

	<i>Pages</i>
N^o 33491. Estonie et Pays-Bas :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe et mémorandum d'accord). Signé à Tallinn le 24 mars 1993	3
N^o 33492. Estonie et Pays-Bas :	
Accord relatif à l'assistance administrative mutuelle pour l'application appropriée des lois douanières et pour la prévention, l'investigation et la lutte contre les délits douaniers (avec annexe). Signé à La Haye le 11 octobre 1995	37
N^o 33493. Estonie et Norvège :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe, mémorandum d'accord et échange de notes). Signé à Tallinn le 12 mai 1993	95
N^o 33494. Estonie et Lettonie :	
Convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (avec échange de lettres). Signée à Tallinn le 14 mai 1993	131
N^o 33495. Estonie et Slovénie :	
Accord de coopération culturelle, éducative et scientifique. Signé à Ljubljana le 5 novembre 1993	173
N^o 33496. Danemark et Bélarus :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexes). Signé à Oslo le 24 novembre 1995	187

	<i>Page</i>
No. 33497. Austria and Ethiopia:	
Agreement on development cooperation. Signed at Vienna on 29 May 1996.....	235
 <i>ANNEX A. Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 3850. Convention on the Recovery Abroad of Maintenance. Done at New York on 20 June 1956:	
Accession by Estonia.....	252
No. 12140. Convention on the taking of evidence abroad in civil or commercial matters. Opened for signature at The Hague on 18 March 1970:	
Acceptance by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of the accession of Estonia.....	253
Acceptance by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of the accession of Poland.....	254
No. 14097. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Concluded at Brussels on 29 November 1969:	
Protocol to amend the above-mentioned Convention (with annex and final act). Concluded at London on 27 November 1992.....	255
No. 18961. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Concluded at London on 1 November 1974:	
Amendments to the above-mentioned Convention.....	430
No. 22514. Convention on the Civil Aspects of International Child Abduction. Concluded at The Hague on 25 October 1980:	
Acceptance by Denmark of the accession of Iceland.....	441
No. 24099. Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Korea for air services between and beyond their respective territories. Signed at Vienna on 15 May 1979:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Seoul, 16 August 1996.....	442
No. 31922. Convention on Protection of Children and Co-operation in respect of Intercountry Adoption. Concluded at The Hague on 29 May 1993:	
Ratification by Canada.....	449

Pages

N° 33497. Autriche et Éthiopie :	
Accord relatif à la coopération en matière de développement. Signé à Vienne le 29 mai 1996	235
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 3850. Convention sur le recouvrement des aliments à l'étranger. Faite à New York le 20 juin 1956 :	
Adhésion de l'Estonie.....	252
N° 12140. Convention sur l'obtention des preuves à l'étranger en matière civile ou commerciale. Ouverte à la signature à La Haye le 18 mars 1970 :	
Acceptation par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'adhésion de l'Estonie	253
Acceptation par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'adhésion de la Pologne	254
N° 14097. Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 :	
Protocole modifiant la Convention susmentionnée (avec annexe et acte final). Conclu à Londres le 27 novembre 1992	255
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 la Convention susmentionnée	430
N° 22514. Convention sur les aspects civils de l'enlèvement international d'enfants. Conclue à La Haye le 25 octobre 1980 :	
Acceptation par le Danemark de l'adhésion de l'Islande.....	441
N° 24099. Accord entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République de Corée relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Vienne le 15 mai 1979 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Séoul, 16 août 1996.....	446
N° 31922. Convention sur la protection des enfants et la coopération en matière d'adoption internationale. Conclue à La Haye le 29 mai 1993 :	
Ratification du Canada	449

Page

No. 31985. Agreement between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Federal Republic of Germany on the recognition of equivalencies of academic degrees and studies in the field of higher education. Signed at Bonn on 14 November 1994:

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Madrid, 27 November 1995 and 28 October 1996 450

Pages

**N° 31985. Convention entre le Gouvernement du Royaume d'Espagne et le
Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relative à
la reconnaissance des équivalences de grades universitaires et des
études dans le cadre de l'enseignement supérieur. Signée à Bonn le
14 novembre 1994 :**

Échange de notes constituant un accord modifiant la Convention susmentionnée.
Madrid, 27 novembre 1995 et 28 octobre 1996 450

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 7 January 1997 to 10 January 1997

Nos. 33491 to 33497

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 7 janvier 1997 au 10 janvier 1997

N^{os} 33491 à 33497

No. 33491

**ESTONIA
and
NETHERLANDS**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and memorandum of understanding). Signed at Tallinn on 24 March 1993

Authentic text: English.

Registered by Estonia on 8 January 1997.

**ESTONIE
et
PAYS-BAS**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et an-delà (avec annexe et mémorandum d'accord). Signé à Tallinn le 24 mars 1993

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Estonie le 8 janvier 1997.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE
KINGDOM OF THE NETHERLANDS FOR AIR SERVICES BE-
TWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of Estonia and the Government of the Kingdom of the Netherlands being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;²

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

ARTICLE 1 Definitions

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

- a. 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 Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
- b. the term " aeronautical authorities " means:
for the Republic of Estonia the Ministry of Transport and Communications;

¹ Came into force on 1 February 1994 by notification, in accordance with article 23.

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.

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or Ministry;

- c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- d. the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- e. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f. the terms "agreed services" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;
- g. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;
- h. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
- i. the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
 - I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

- II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.
- j. the term " change of aircraft " means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity or in type from those used on another sector.
- k. the term " Computer Reservation System " (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

ARTICLE 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:
- a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 3 Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:
 - a. aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;
 - b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.
2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.
3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

ARTICLE 4 Designation and Authorization

1. Aviation authorities of each Contracting Party shall have the right by written notification to the aviation authorities of the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.
2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so

designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

ARTICLE 5 Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:
 - a. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;
 - b. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

- c. in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and
 - d. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

ARTICLE 6 Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for the carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.
2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty five (45) days before the

proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days before the proposed date of entry into force, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.
5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.
6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.
7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.
8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

ARTICLE 7 Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

- a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
 3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
 4. The above-mentioned activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 8 Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, 45 days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 10 Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted

in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 11 Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.
2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by moveable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.
3. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency within limits, allowed by respective laws of Contracting Parties.

ARTICLE 12 Transfer of Funds

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent.

2. The airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
3. The airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most 30 days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale or deposit. The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

ARTICLE 13 Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.
5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 14 Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licenses were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 15 Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for

- entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.
 4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,³ insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.
 5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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 vol. 974).

ARTICLE 16 Computer Reservation Systems

1. Contracting Parties agree that:
 - a. the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;
 - b. the designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of the CRS's in the territory of the other Contracting Party;
2. A Contracting Party guarantees to the CRS's chosen as its primary system by the designated carrier of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory, [Neither Contracting Party shall, in its territory,] impose or permit to be imposed on the CRS of the designated carrier of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated carrier, such as with respect to:
 - a. the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and
 - b. the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

ARTICLE 17 Consultations and Amendment

1. In a spirit of close cooperation 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 this Agreement.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Con-

tracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective formalities required by national laws.
4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

ARTICLE 18 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 between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 19 Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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 20 Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21 Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

ARTICLE 22 Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

ARTICLE 23 Entry into Force

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities required by laws in their respective countries have been complied with.

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

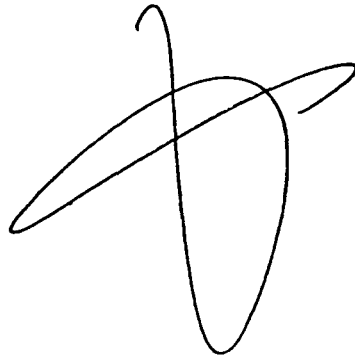
DONE in duplicate at Tallinn on this 24th day of March 1993, in the English language.

For the Government
of the Republic of Estonia:



A. MEISTER

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands:



J. R. H. MAIJ-WEGGEN

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM
OF THE NETHERLANDS

1. The designated airline of the Republic of Estonia shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Estonia - intermediate points - points in the
Netherlands - points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands - intermediate points - points in
Estonia - points beyond and vice versa.

3. Any or all of the points on the specified routes may, at the discretion of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on all intermediate and beyond points in its respective route schedule.

However, the designated airline of one Contracting Party shall not have the right to exercise fifth freedom traffic rights on beyond sectors on which a designated airline of the other Contracting Party exercises third and fourth freedom traffic rights, unless

a) the aeronautical authorities of both Contracting Parties agree otherwise, or

b) the airlines concerned conclude an appropriate commercial agreement.

In case the designated airline of one Contracting Party exercises fifth freedom traffic rights on a sector on which a designated airline of the other Contracting Party starts to exercise third and fourth freedom traffic rights in the course of an IATA season, the first designated airline shall be allowed to continue its exercise of fifth freedom traffic rights till the end of that IATA season .

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE REPUBLIC
OF ESTONIA AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

In implementing the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Estonia and the Government of the Kingdom of the Netherlands, the Contracting Parties of the respective countries have agreed to the following arrangement:

The provisions of the Article 3 Change of Aircraft could come into effect only after mutual agreement between the aeronautical authorities.

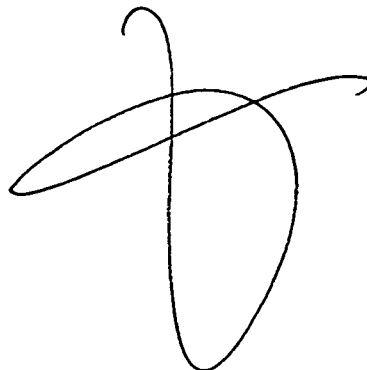
Done at Tallinn on 24 March 1993.

For the Government
of the Republic of Estonia:



A. MEISTER

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands:



J. R. H. MAIJ-WEGGEN

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE ROYAUME
DES PAYS-BAS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE
LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ (AVEC
ANNEXE ET MÉMORANDUM D'ACCORD)

Le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²;

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale;

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Le terme « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut également toute annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention, aux termes des Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits Annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

Pour la République d'Estonie, le Ministère des transports et des communications;

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des travaux publics;

ainsi que dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer une des fonctions relevant à ce jour du Ministre ou du Ministère en question;

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} février 1994 par notification, conformément à l'article 23.

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.

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention;

f) Les expressions « services convenus » et « route indiquée » désignent le service aérien international aux termes de l'Article 2 du présent Accord et la route spécifiée dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord, respectivement;

g) Le terme « provisions » s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente sur l'aéronef en cours de vol, ainsi que des fournitures requises par le commissaire de bord;

h) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement qui y serait apporté, ainsi qu'à l'Accord lui-même;

i) Le terme « tarif » s'entend de toutes sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et de marchandises (à l'exclusion du courrier) ainsi que :

- I. Des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif, et
- II. Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation;

j) L'expression « changement d'aéronef » s'entend du fonctionnement d'un des services convenus par une entreprise désignée de façon qu'un ou plusieurs secteurs de la route soient desservis par un aéronef différent en capacité de ceux utilisés pour un autre secteur;

k) L'expression « système de réservations par ordinateur » (SRO) s'entend d'un système informatisé qui contient des renseignements sur les horaires des entreprises de transport aérien, le nombre de sièges disponibles, les tarifs et les services annexes et grâce auquel les réservations peuvent être faites et/ou les billets émis et qui met à la disposition des agences de voyages la totalité ou une partie de ces moyens.

Article 2

OCTROI DES DROITS

1. A moins que ce ne soit précisé autrement dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales; et
- c) Le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y débarquer ou embarquer des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent Article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3

CHANGEMENT D'AÉRONEF

1. Chacune des entreprises de transport aérien désignées peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols relevant des services convenus et de son propre chef, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en un point quelconque le long des routes indiquées, à condition que :

a) L'horaire de l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef coïncide avec celui de l'aéronef quittant le territoire ou y arrivant selon le cas;

b) Dans le cas du changement d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante, et lorsque plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, un de ces appareils au plus soit de la même taille et qu'aucun ne soit plus grand que l'aéronef utilisé sur le secteur des troisième et quatrième libertés.

2. Pour procéder au changement, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement pris en leasing, elle peut travailler dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vols différents ou identiques pour les secteurs correspondant à son changement d'exploitation.

Article 4

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN ET AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'Annexe et aussi de remplacer une entreprise de transport aérien précédemment désignée par une autre.

2. Au reçu de la désignation, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent Article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise de transport désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent Article, l'entreprise de transport aérien désignée peut à tout moment entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que des tarifs pour ces services aient été établis conformément aux dispositions de l'Article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation prévue au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés dans l'Article 2 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise ou son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie ou bien par les deux.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante les autorisations prévues à l'Article 4, de les annuler, de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

a) Lorsque l'entreprise de transport aérien ne réussit pas à fournir aux autorités aéronautiques de ladite Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement en vertu de la Convention;

b) Lorsque l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé lesdits droits;

c) Lorsque les autorités compétentes n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise de transport aérien et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie ou par les deux; ou encore

d) Lorsque l'entreprise de transport aérien manque d'une manière quelconque à conformer son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il ne sera fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent Article qu'après consultations des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débutent dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 6

TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur l'ensemble ou sur une partie de la route indiquée.

2. Les entreprises de transport aérien fixent d'un commun accord les tarifs visés au paragraphe 1 du présent Article en ayant recours, dans la mesure du possible, à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association de transport international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont établis à l'amiable par les entreprises de transport aérien désignées. Dans tous les cas, ils doivent être soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date envisagée de leur entrée en vigueur, sauf dans les cas spéciaux où lesdites autorités consentent à un délai plus court.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; ou dans le cas où ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a fait opposition dans les trente (30) jours avant la date proposée de l'entrée en vigueur, conformément au paragraphe 3 du présent Article, ces tarifs sont réputés agréés. Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté, comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abréger en conséquence le délai de notification d'un éventuel désaccord.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 2 du présent Article, ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent Article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son opposition aux tarifs établis, conformément aux dispositions dudit paragraphe 2 du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis aux termes du paragraphe 3 du présent Article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent Article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent Article.

Article 7

EXPLOITATION COMMERCIALE

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes sont autorisées :

a) A établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires pour l'exploitation du transport aérien;

b) A vendre sur ce même territoire, soit directement soit à leur discrétion, par les entremises de leurs agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel de direction, les agents commerciaux et techniques nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Les besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y déployer les services en question.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article 8

COMPÉTITION LOYALE

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 9

CONDITIONS D'EXPLOITATION

1. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours avant la mise en exploitation de ses services, les horaires, leur fréquence, les type d'aéronefs utilisés, ainsi que la structure et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. L'entreprise de transport aérien désignée soumet sa demande d'autorisation de vols supplémentaires directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour agrément.

Article 10

TAXES, DOUANES ET REDEVANCES

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord desdits aéronefs sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues, locaux ou nationaux, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les stocks de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord introduites sur le territoire d'une Partie contractante par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pris à bord de l'aéronef par cette entreprise de transport aérien désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord pour l'exploitation des services internationaux, sont exonérés des taxes nationales et locales et des redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

Les autorités concernées peuvent exiger que les articles mentionnés ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane. Les dispositions

du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient été déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les stocks de carburants et de lubrifiants et les provisions transportés à bord de l'aéronef de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 11

DOUBLE IMPOSITION

1. Les recettes et les bénéfices d'exploitation des aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'Etat dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Le capital que représentent les aéronefs exploités en service aérien international, ainsi que les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs, ne sont imposables que dans l'Etat dans lequel le siège effectif de l'entreprise de transport aérien est situé.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent Article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une co-entreprise ou à un organisme international d'exploitation dans les limites permises par les législations respectives des Parties contractantes.

Article 12

TRANSFERT DE FONDS

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent.

2. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de convertir ou de transférer librement dans leur territoire national toute différence entre leurs recettes et leurs dépenses. Dans ces transferts nets, entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes reçoivent l'agrément relatif à ces transferts dans les trente (30) jours au plus qui suivent le dépôt de la demande à cet effet en monnaie librement convertible au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente ou du dépôt. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de procéder effectivement au transfert dès réception de l'agrément.

Article 13

APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET FORMALITÉS

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur séjour sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane ou de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et durant le séjour sur ce territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité contre des actes de violence ou la piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés aux activités de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services similaires.

5. Aucune Partie contractante n'accorde la préférence à une autre entreprise de transport aérien que celle désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et similaires, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

Article 14

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens convenus sur les routes indiquées, à condition que ces certificats ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

Article 15

SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, aéroports ou autres installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement admises, exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, elle accueillera avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs et passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne, prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer une demande de consultations. A moins que les Parties n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'application de l'Article 18 du présent Accord pourrait s'imposer.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970² et aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, pour autant toutefois qu'elles soient toutes deux parties à ces Conventions.

5. En cas d'incident, de menace d'un incident, de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre acte illicite compromettant la sécurité d'un aéronef, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à ladite menace.

Article 16

SYSTÈME DE RÉSERVATIONS PAR ORDINATEUR

1. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé de toute utilisation abusive de ces renseignements y compris de toute présentation fallacieuse;

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système SRO et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

2. Une Partie contractante garantit au SRO choisi comme son système principal par le transporteur désigné de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées sur le SRO du transporteur désigné de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées sur le SRO de son propre transporteur, en qui concerne par exemple :

a) L'exploitation et la vente de services SRO y compris les règles concernant l'affichage et la mise en forme, et

b) L'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériel et logiciel ou l'installation de matériel.

Article 17

CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. Lesdites consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Lesdites consultations peuvent avoir lieu soit face à face, soit par correspondance.

3. Toute modification au présent Accord décidée par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'achèvement de leurs formalités respectives et exigées par la législation nationale.

4. Toute modification apportée à l'Annexe au présent Accord fait l'objet d'une entente confirmée par écrit entre les autorités aéronautiques et entre en vigueur à une date fixée par lesdites autorités.

Article 18

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations entre elles.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un est nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième fait l'objet d'une concertation entre les deux arbitres ainsi choisis, à condition que le troisième arbitre en question ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chacune de celles-ci désigne

un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans le cadre du paragraphe 2 du présent Article.

Article 19

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

APPLICABILITÉ DES ACCORDS MULTILATÉRAUX

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. En cas d'entrée en vigueur d'un accord multilatéral concernant un point qui fait l'objet du présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes, les dispositions pertinentes dudit accord l'emportent sur les dispositions pertinentes du présent Accord.

Article 22

APPLICABILITÉ

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

Article 23

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifié par écrit l'achèvement des formalités constitutionnelles nécessaires dans leurs pays respectifs.

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

FAIT en double exemplaire à Tallinn le 24 mars 1993, en anglais.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

A. MEISTER

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

ANNEXE À L'ACCORD AUX SERVICES AÉRIENS CONCLU ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS

1. L'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Estonie est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après :

Points en Estonie - points intermédiaires - points aux Pays-Bas - Points au-delà et vice-versa

2. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume des Pays-Bas est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Points aux Pays-Bas - points intermédiaires - points en Estonie - Points au-delà et vice-versa

3. Un point quelconque ou tous les points sur les routes indiquées peuvent, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien désignée, être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

4. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des vols sur les routes mentionnées ci-dessus sans restriction quant à la fréquence et au type d'aéronefs de toutes configurations.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'exercer la totalité des droits de trafic de cinquième liberté sur tous les points intermédiaires et les points au-delà sur son itinéraire respectif.

Toutefois, l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante n'est pas autorisée à exercer les droits de trafic de cinquième liberté sur les secteurs au-delà, pour lesquels une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante jouit des droits de trafic de troisième et quatrième libertés, à moins que :

a) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement, ou

b) Les entreprises de transport aérien concernées concluent un accord commercial adéquat.

Au cas où l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante jouit des droits de trafic de cinquième liberté dans un secteur sur lequel une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante commence à exercer ses droits de trafic de troisième et quatrième libertés, durant une saison de l'IATA, l'entreprise de transport aérien désignée en premier est autorisée à conserver ses droits de cinquième liberté jusqu'à la fin de la saison IATA.

MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE
ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS

Pour la mise en œuvre de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, les Parties contractantes des pays concernés sont convenues de l'arrangement suivant :

Les dispositions de l'Article 3 (Changement d'aéronef) ne peuvent prendre effet qu'après accord entre les autorités aéronautiques.

FAIT à Tallinn, le 24 mars 1993.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

A. MEISTER

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

No. 33492

**ESTONIA
and
NETHERLANDS**

Agreement on mutual administrative assistance for the proper application of customs law and for the prevention, investigation and combating of customs offences (with annex). Signed at The Hague on 11 October 1995

Authentic texts: Estonian, Dutch and English.

Registered by Estonia on 8 January 1997.

**ESTONIE
et
PAYS-BAS**

Accord relatif à l'assistance administrative mutuelle pour l'application appropriée des lois douanières et pour la prévention, l'investigation et la lutte contre les délits douaniers (avec annexe). Signé à La Haye le 11 octobre 1995

Textes authentiques : estonien, néerlandais et anglais.

Enregistré par l'Estonie le 8 janvier 1997.

[ESTONIAN TEXT — TEXTE ESTONIEN]

EESTI VABARIIGI JA HOLLANDI KUNINGRIIGI VAHELINE LEPING VASTASTIKUSE HALDUSABI OSUTAMISE KOHTA TOLLISEADUSE NÕUETEKOHASEL RAKENDAMISEL NING TOLLISEADUSE RIKKUMISTE ENNETAMISEL, UURIMISEL JA NENDE VASTU VÕITLEMISEL

Eesti Vabariik ja Hollandi Kuningriik, edaspidi nimetatud kui "*lepingupooled*",

arvesse võttes, et tolliseaduse rikkumised kahjustavad nende majanduslikke, rahanduslikke, sotsiaalseid, kultuurilisi ja kaubanduslikke huve;

arvesse võttes tollilõivude ja teiste importimisel või eksportimisel võetavate maksude täpse määramise tähtsust ning keelustamis-, piirangu- ja kontrollimeetmete nõuetekohase rakendamise kindlustamise tähtsust;

tunnistades rahvusvahelise koostöö vajadust nende tolliseaduste rakendamise ja kehtestamisega seotud küsimustes;

arvesse võttes, et narkootikumide ja psühhotroopsete ainete üle piiri toimetamine kujutab erilist ohtu üldsuse tervisele ning ühiskonnale;

olles veendunud, et tolliseaduse rikkumiste vastast tegevust saab tõhustada nende tollivõimude tiheda ja selgelt väljendatud õiguslikel sätetel põhineva koostöö tulemusena;

pidades silmas asjakohaseid Tollikoostöö Nõukogu akte, eriti soovitusi vastastikuse haldusabi kohta 5. detsembrist 1953;

samuti pidades silmas spetsiifiliste kaupade keelustamist, piiranguid ning kontrolli erimeetmeid puudutavaid rahvusvahelisi konventsioone,

on kokku leppinud alljärgnevas:

PEATÜKK I**Definitsioonid****Artikkel 1**

Käesolevas lepingus:

1. mõiste "*tollivõimud*" tähendab:
Eesti Vabariigi puhul Riigi Tolliametit või mis tahes teist ametivõimu, kes on volitatud teostama mis tahes funktsioone, mida praegu teostab nimetatud amet;
Hollandi Kuningriigi puhul tolliseaduse rakendamise eest vastutavat keskvõimu;

2. mõiste "*tolliseadus*" tähendab mõlema lepingupoole tollivõimude poolt seoses kaupade importimise, eksportimise, ümberlaadimise, transiidi, ladustamise ja käibega rakendatavaid või kehtestatavaid seadus- ja haldusõigussätteid, kaasa arvatud seadus- ja haldusõigussätteid, mis puudutavad üle riigipiiride liikuva, kontrollitava kauba kohta käivaid keelde, piiranguid ning teisi sellelaadseid kontrolle;
3. mõiste "*tolliseaduse rikkumine*" tähendab iga tolliseadusest üleastumist, nagu see on defineeritud mõlema lepingupoole siseriiklikus seadusandluses ning samuti mis tahes taolise üleastumise katset;
4. mõiste "*isik*" tähendab kas füüsilist või juriidilist isikut;
5. mõiste "*isikuandmed*" tähendab andmeid, mis puudutavad identifitseeritud või identifitseeritavat füüsilist isikut;
6. mõiste "*informatsioon*" tähendab mis tahes andmeid, dokumente, ettekandeid, nende tõendatud või kinnitatud koopiaid või muud informatsiooni;
7. mõiste "*teave*" tähendab informatsiooni, mis on töödeldud ja/või analüüsitud ning sellega muudetud kasutatavaks tolliseaduse rikkumiste puhul;
8. mõiste "*abi taotlev tollivõim*" tähendab tollivõimu, kes abi taotleb;
9. mõiste "*abitaotluse saanud tollivõim*" tähendab tollivõimu, kellelt abi taotletakse.

PEATÜKK II

Lepingu rakendamise ulatus

Artikkel 2

1. Tolliseaduse nõuetekohaseks rakendamiseks ning tolliseaduse rikkumiste ennetamiseks, uurimiseks ning tolliseaduse rikkumistega võitlemiseks osutavad lepingupoole oma tollivõimude kaudu üksteisele käesoleva lepingu tingimustele vastavat haldusabi.
2. Mõlema lepingupoole poolt vastavalt käesolevale lepingule osutatavat abi osutatakse vastavuses abiosutava lepingupoole seadus- ja haldusõigussätetega ning selle tollivõimu pädevuse ja tema käsutuses olevate ressursside piires.
3. Käesolev leping on mõeldud ainult lepingupoolte vahelise vastastikuse haldusabi osutamiseks; käesoleva lepingu sätteid ei anna mis tahes eraisikule õiguslikku alust omandada, varjata või kõrvaldada mis tahes tõendusmaterjali või takistada taotluste elluviimist.
4. Juhul, kui käesolevas lepingus käsitletud küsimustes osutatakse abi lepingupoolte vahelise teise koostöökokkuleppe alusel, näitab abitaotluse saanud tollivõim ära, milliseid teisi kompetentseid ametivõime asi puudutab.

PEATÜKK III

Abi ulatus

Artikkel 3

1. Selleks, et kindlustada nõuetekohane tolliseaduse rakendamine ning ennetada ja uurida tolliseaduse rikkumisi ning nende vastu võidelda, varustavad tollivõimud teineteist, kas taotlusel või omal initsiatiivil informatsiooni ja teabega.
2. Teise tollivõimu nimel järelepärimisi teostades tegutsevad mõlemad tollivõimud nii, nagu oleks järelepärimine tehtud nende endi nimel või oma riigi teise ametivõimu palvel.

Artikkel 4

1. Taotluse korral esitab abitaotluse saanud tollivõim kogu tolliseadusesse puutuva ja nimetatud lepingupoole poolt rakendatavate protseduuride ning tolliseaduse rikkumise uurimise kohta käiva informatsiooni.
2. Mõlemad tollivõimud edastavad omal initsiatiivil ning viivitamata kogu kättesaadava informatsiooni, mis puudutab:
 - (a) uusi tolliseaduse rakendamise võtteid, mille tulemuslikkus on leidnud tõestust;
 - (b) tolliseaduse rikkumiste uusi suundi, vahendeid või meetodeid.

PEATÜKK IV

Abi erijubud

Artikkel 5

Taotluse korral annab abitaotluse saanud tollivõim abi taotlevale tollivõimule esmajärjekorras järgmisi küsimusi puudutavat informatsiooni:

- (a) kas kaubad, mis on imporditud abi taotleva lepingupoole tolliterritooriumile, on seaduslikult eksporditud abitaotluse saanud lepingupoole tolliterritooriumilt;
- (b) kas kaubad, mis on eksporditud abi taotleva lepingupoole tolliterritooriumilt, on seaduslikult imporditud abitaotluse saanud lepingupoole tolliterritooriumile ning tolliprotseduuride kohta, mida on kaupade suhtes rakendatud.

Artikkel 6

Taotluse korral kindlustab abitaotluse saanud tollivõim erivalve:

- (a) isikute üle, kelle kohta abi taotlev tollivõim teab, et nad on toime pannud tolliseaduse rikkumise või keda tolliseaduse rikkumises kahtlustatakse, eriti nende üle, kes sisenevad abitaotluse saanud lepingupoolle tolliterritooriumile või lahkuvad sealt;
- (b) transporditavate või ladustatud kaupade üle, millede suhtes abi taotlev tollivõim on teatanud, et on alust oletada nende ebaseaduslikku liikumist abi taotleva lepingupoolle tolliterritooriumi suunas;
- (c) transpordivahendite üle, mille suhtes abi taotleval tollivõimul on kahtlus, et neid kasutatakse tolliseaduse rikkumisel abi taotleva lepingupoolle tolliterritooriumil.

Artikkel 7

1. Tollivõimud annavad teineteisele, kas taotluse korral või omal initsiatiivil, informatsiooni ja teavet teostatud või planeeritavate tehingute kohta, mis rikuvad tolliseadusi või võivad sellisteks osutada.
2. Raskete juhtumite puhul, mis võivad oluliselt kahjustada majandust, tervishoidu või mõnda muud teise lepingupoolle elulise tähtsusega huvivaldkonda, annavad mõlemad tollivõimud omal initsiatiivil ja viivitamatult informatsiooni ja teavet, kui võimalik.

PEATÜKK V

Andmekogumid ja dokumendid

Artikkel 8

1. Originaalinformatsiooni taotletakse ainult juhtudel, kui tõendatud või kinnitatud koopiad on ebapiisavad ning see tagastatakse nüüpea, kui võimalik; abi taotluse saanud tollivõimu või kolmandate poolte sellega seostuvad õigused jäävad mõjustamata.
2. Käesoleva lepingu alusel vahetatava mis tahes informatsiooni ja teabega kaasneb kogu selle tõlgendamiseks või kasutamiseks vajalik informatsioon.

PEATÜKK VI

Eksperdid ja tunnistajad

Artikkel 9

Taotluse korral võib abitaotluse saanud tollivõim volitada oma ametnikke tolliseaduse rikkumise küsimuses ilmuma teise lepingupoole kohtusse või erikohtusse ekspertide ja tunnistajatena.

PEATÜKK VII

Informatsiooni vahetamine

Artikkel 10

1. Käesoleva lepingu alusel osutatavat vastastikust abi annavad tollivõimud teineteisele otse.
2. Käesoleva lepingu alusel esitatatud abitaotlus esitatakse kirjalikult ning sellega kaasnevad mis tahes vajalikuks peetavad dokumendid. Kui olukord seda nõuab, võib abitaotluse esitada ka suuliselt. Sellised taotlused kinnitatakse viivitamatult kirjaliku teatega.
3. Käesoleva artikli 2. lõigule vastavad taotlused peavad sisaldama järgmisi andmeid:
 - (a) tollivõim, kes esitab abitaotluse;
 - (b) taotluse teema ja põhjus;
 - (c) küsimuse lühikirjeldus, õiguslikud elemendid ning menetluse iseloom;
 - (d) menetlusega seotud osapoolte nimed ja aadressid juhul, kui need on teada;
 - (e) viide käesoleva lepingu vastavatele artiklitele.
4. Mõlema lepingupoole taotlus teatud menetluse korraldamiseks rahuldatakse vastavalt abitaotluse saanud lepingupoole siseriiklikele seadus- ja haldusõigussätetele.
5. Käesolevas lepingus käsitatud informatsiooni ja teavet antakse mõlema tollivõimu poolt selleks spetsiaalselt määratud ametiisikutele. Vastavalt käesoleva lepingu artikli 17 2. lõigule edastatakse kirjeldatud viisil määratud ametiisikute nimekirja teise lepingupoole tollivõimule.

PEATÜKK VIII

Abitaotluste rahuldamine

Artikkel 11

Kui abitaotluse saanud tollivõim ei oma tzoletavat informatsiooni, alustab ta kooskõlas oma siseriiklike seadus- ja haldusõigussätetega järelepärimisi selle informatsiooni saamiseks või saadab tzoatluse viivitamata teisele kompetentssele ametivõimule. Nimetatud järelepärimiste hulka kuulub tunnistuste kogumine tolliseaduse rikkumisega seotud informatsiooni omavatel isikutel ning tunnistajatelt ja ekspertidelt.

Artikkel 12

1. Kirjaliku tzoatluse korral võivad abitaotluse esitanud tollivõimu selleks määratud ametnikud abitaotluse saanud tollivõimu volitusel ja viimati nimetatu poolt kehtestatud tingimustel tolliseaduse rikkumise uurimise eesmärgil:
 - (a) tutvuda abitaotluse saanud tollivõimu asutustes dokumentide, registrite ja muude asjassepuutuvate andmetega tolliseaduse rikkumist puudutava mis tahes informatsiooni eraldamiseks;
 - (b) valmistada koopiaid dokumentidest, registritest ja muudest uuritava tolliseaduse rikkumisega seotud andmetest;
 - (c) viibida abitaotluse saanud tollivõimu tolliterritooriumil abitaotluse saanud tollivõimu poolt korraldatud uurimise ajal, kuni nimetatud uurimine abitaotluse esitanud tollivõimule tähtsust omab.
2. Käesoleva artikli 1. lõigus sätestatud juhtudel peavad abitaotluse esitanud tollivõimu ametnikud, viioides teise lepingupoole territooriumil, olema iga ajal võimelised tõestama oma ametiseisundit. Kohalviibimise ajal kehtib nende suhtes, kooskõlas kehtivate kohalike seadustega, samasugune ametipuutumatus nagu teise lepingupoole tolliametnike suhtes ning nad kannavad vastutust juhul, kui nad on sooritanud mis tahes seaduserikkumise.

PEATÜKK IX

Informatsiooni konfidentsiaalsus

Artikkel 13

1. Käesoleva lepingu alusel osutatava haldusabi raames saadud mis tahes informatsiooni ja teavet kasutatakse ainult käesoleva lepinguga määratud eesmärkidel ning tollivõimu

poolt, välja arvatud juhtudel, kui taolist informatsiooni edastav tollivõim on andnud selgesõnalise nõusoleku selle kasutamiseks muul otstarbel või teiste võimuorganite poolt. Juhul, kui informatsiooni edastava lepingupoole siseriiklik seadus nii ette näeb, võib sellist informatsiooni kasutada kriminaalasjade puhul ainult pärast seda, kui abi osutava tollivõimu riiklik süüdistus või kohtuvõimud on sellise kasutusega nõustunud.

2. Käesolev artikkel ei keela informatsiooni kasutamist või avalikustamist seoses kriminaalsüüdistamisega juhul, kui see abi taotleva lepingupoole seaduste alusel on kohustuslik. Sellisest kavandatavast informatsiooni avalikustamisest teatatakse ette.
3. Käesoleva lepingu alusel saadud mis tahes informatsioon on konfidentsiaalne ja see omab samasugust kaitset ja konfidentsiaalsust kui samalaadne informatsioon abitaotluse vastuvõtnud lepingupoole siseriiklike seadus- ja haldusõiguslike sätete alusel.
4. Käesolev artikkel ei mõjuta Hollandi Kuningriigi kohustusi anda Euroopa Liidu seadusandluse alusel informatsiooni Euroopa Komisjonile või Euroopa Liidu mis tahes liikmesriigi tollivõimudele. Igast sellisest kavandatavast informatsiooni andmisest teatatakse eelnevalt Eesti Vabariigi tollivõimule.

Artikkel 14

1. Käesoleva lepingu alusel toimuv isikuandmete vahetamine allub mõlema lepingupoole andmekaitset reguleerivatele siseriiklikele seadus- ja haldusõigussätetele. Need sätted peavad vastama vähemalt käesoleva lepingu lahutamatuks osaks olevas lisa toodud sätetele.
2. Käesoleva lepingu alusel ei vahetata isikuandmeid seni, kuni mõlemad lepingupoole ei ole vastu võtnud käesoleva artikli 1. lõigu täitmiseks vajalikke siseriiklike seadus- ja haldusõigussätteid.
3. Niipea kui mõlema lepingupoole suhtes jõustub "Konventsioon üksikisikute kaitse kohta seoses isikuandmete elektroonilise töötlemisega", mis on sõlmitud Strassbourg'is 28. jaanuaril 1981, ning kui konventsiooni ellurakendamiseks vajalikud siseriiklikud seadus- ja haldusõigussätted on jõustunud, rakendatakse nimetatud konventsiooni sätteid ning konventsiooni rakendamiseks kehtestatud siseriiklikke seadus- ja haldusõigussätteid käesoleva lepingu alusel vahetatud isikuandmete suhtes ning nad asendavad käesoleva artikli 1. ja 2. lõigus ning käesoleva lepingu lisa toodud sätted.
4. Isikuandmete subjektidele käesolevas lepingus sätestatust laiaulatuslikuma kaitse andmisel ei tohi ühtegi käesoleva artikli ja lisa sätet tõlgendada lepingupoole selliseid võimalusi piiravana või muul viisil mõjutavana.

PEATÜKK X**Vabastused****Artikkel 15**

1. Abitaotluse saanud tollivõim ei ole kohustatud käesoleva lepingu raames ettenähtud abi osutama juhul, kui see tõenäoliselt ohustaks abitaotluse saanud lepingupoole avalikku korda või muud olulist huvi või kui sellega kaasneks tööstus-, äri- või ametisaladuste ebaseaduslik avaldamine.
2. Kui abi taotleb tollivõim ei saa rahuldada abi osutava tollivõimu samasugust nõudmist, siis juhib ta oma taotluses sellele faktile tähelepanu. Niisuguse taotluse rahuldamine jääb abitaotluse saanud tollivõimu otsustada.
3. Abitaotluse saanud tollivõim võib abi osutamise edasi lükata põhjendusega, et abi osutamine segab käimasolevat kohtulikku uurimist, süüdistust või menetlust. Sellisel juhul konsulteerib abitaotluse saanud tollivõim abi taotlenud tollivõimuga, et määrata kindlaks, kas on võimalik osutada abi abitaotluse saanud tollivõimu poolt esitatud tähtaegadeks või nende poolt esitatud tingimustel.
4. Kui abi osutamisest keeldutakse või seda lükatakse edasi, esitatakse keeldumise või edasilükkamise põhjused.

PEATÜKK XI**Kulutused****Artikkel 16**

1. Tollivõimud loobuvad kõigist nõudmistest, mis puudutavad käesoleva lepingu täitmisest tekkinud kulude katmist, välja arvatud ekspertidele ja tunnistajatele tasutud kulutused ning neile makstud tasud, samuti valitsuse teenistuses mitteolevate tõlkidega seotud kulutused, mis kantakse abitaotluse esitanud tollivõimu poolt.
2. Juhul, kui abitaotluse täitmise käigus on tekkinud või tekivad olulised ning erakorralise iseloomuga väljaminekud, kooskõlastavad tollivõimud omavahel tähtjad ja tingimused, mille alusel taotlus täidetakse ning kuidas kantakse kulutused.

PEATÜKK XII

Lepingu täitmine

Artikkel 17

1. Tollivõimud rakendavad abinõusid selleks, et nende ametnikud, kes vastutavad tolliseaduse rikkumiste uurimise ning nendega võitlemise eest, säilitaksid omavahel isiklikud ja otsesed suhted.
2. Tollivõimud hõlbustavad käesoleva lepingu raames sõlmitavate edasiste üksikasjalike kokkulepete abil käesoleva lepingu täitmist.

PEATÜKK XIII

Rakendamine

Artikkel 18

1. Tollivõimud püüavad käesoleva lepingu tõlgendamisel või rakendamisel tekkinud mis tahes probleemid või kahtlused lahendada vastastikuse kokkuleppe alusel.
2. Tülid, millele ei leita lahendust, lahendatakse diplomaatiliste kanalite kaudu.

Artikkel 19

1. Eesti Vabariigi suhtes kehtib käesolev leping tema territooriumil.
2. Hollandi Kuningriigi suhtes kehtib käesolev leping tema territooriumil Euroopas. Kuid seda võib laiendada ka kogu tema territooriumile või mis tahes vajalike modifikatsioonidega Hollandi Antillidele ja/või Arubale.
3. Selline laiendamine jõustub sellest kuupäevast ning sisaldab niisuguseid modifikatsioone ja tingimusi, kaasa arvatud lepingu lõpetamist puudutavaid tingimusi, mis määratakse kindlaks ja mille suhtes lepatakse kokku diplomaatiliste kanalite kaudu vahetatavates nootides.

PEATÜKK XIV

Jõustumine ja lõpetamine

Artikkel 20

Käesolev leping jõustub teise kuu esimesel päeval pärast seda, kui lepingupooled on teatanud teineteisele diplomaatiliste kanalite kaudu kirjalikult käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike konstitutsiooniliste või siseriiklike nõudmistest täitmisest.

Artikkel 21

1. Käesolev leping on sõlmitud selle kehtivusaega määratlemata. Kumbki lepingupool võib selle mis tahes ajal lõpetada, teatades sellest diplomaatiliste kanalite kaudu.
2. Lõpetamine jõustub kolm kuud pärast teisele lepingupoolle lepingu tühistamise teatamist. Lepingu lõpetamise ajal pooleli olevad toimingud viiakse lepingu lõpetamisest hoolimata lõpule vastavalt käesoleva lepingu sätetele.
3. Juhul kui pole teisiti kokku lepitud, ei lõpeta käesoleva lepingu lõpetamine lepingu kehtivust Hollandi Antillide ja/või Aruba suhtes juhul, kui neile on lepingut laiendatud kooskõlas artikli 19 2. lõigu sätetega.

Artikkel 22

Käesoleva lepingu läbivaatamiseks kohtuvad tollivõimud taotluse korral või viis aastat pärast lepingu jõustumise kuupäeva juhul, kui nad pole teineteisele kirjalikult teatanud läbivaatamise mittevajalikkusest.

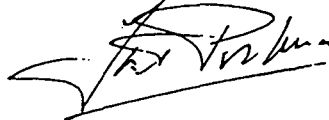
Ülaltoodu kinnituseks on allakirjutanud, olles nõuetekohaselt volitatud, käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Sõlmitud Haagis 11. oktoobril 1995 kahes eksemplaris, eesti, hollandi ja inglise keeles, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentset. Tõlgendamisest tulenevate lahknevuste korral prevaleerib ingliskeelne tekst.

Eesti Vabariigi
nimel:



Hollandi Kuningriigi
nimel:



LISA

1. Käesoleva lepingu alusel vahetatud isikuandmeid võib kasutada selliseid andmeid esitanud tollivõimu poolt määratud eesmärkidel ja vastavalt nende poolt esitatud tingimustele.
2. Taotluse korral informeerib isikuandmeid vastuvõttev tollivõim andmeid edastanud tollivõimu nende andmete kasutamisest ja saavutatud tulemustest.
3. Isikuandmeid edastatakse ainult teise lepingupoole tollivõimule. Isikuandmete edastamine teistele ametivõimudele on lubatud ainult pärast andmeid edastanud tollivõimult loa saamist.
4. Isikuandmeid edastav tollivõim kindlustab edastatavate andmete täpsuse, ajakohasuse ja selle, et edastatud andmed ei oleks, võrreldes andmete edastamise eesmärgiga, ülemääraseid. Arvestada tuleb kõiki mõlema lepingupoole siseriiklikest seadus- ja haldusõigussätetest tulenevaid keeldusid. Juhul, kui edastatud isikuandmed osutuvad ebakorrekseteks või sellisteks, mida ei oleks pidanud vahetama, teatatakse sellest viivitamatult. Sellised andmed saanud tollivõim teeb nendes parandused või kustutab need.
5. Taotluse esitamisel saab iga asjassepuutuv isik informatsiooni teda puudutavate kogutud isikuandmete ja nende kavandatava kasutamise kohta. Käesolev kohustus anda asjassepuutuvale isikule sellist informatsiooni ei kehti juhul, kui avalikud huvid sellise informatsiooni mitteväljastamiseks ületavad asjassepuutuva isiku huvi sellise informatsiooni saamiseks. Muul juhul allub informatsiooni saamise õigus selle lepingupoole siseriiklikele seadus- ja haldusõigussätetele, kus informatsiooni saamise taotlus on esitatud. Asjassepuutuvad isikuandmed edastanud tollivõimuga konsulteeritakse enne asjassepuutuva isiku informatsiooni saamise taotluse kohta otsuse langetamist. Kui informatsiooni saamise taotlust ei rahuldata, on asjassepuutuval isikul võimalus võtta tarvitusele vajalikud abinõud. Ebatäpsed, vananenud või ülevõlgandmed parandatakse või kustutatakse. Kui need andmed on edastatud teistele asutustele või isikutele, informeeritakse neid parandusest või kustutamisest.
6. Kui käesoleva lepingu alusel vahetatud isikuandmetel põhinev uurimine tekitab kahju füüsilisele isikule, vastutab selliseid isikuandmeid kasutanud tollivõim kahju tekitamise eest vastavalt selle lepingupoole siseriiklikele seadus- ja haldusõigussätetele. Mainitud tollivõim ei saa eitada tekitatud kahju, teatades, et kahju on tekitanud isikuandmeid edastanud tollivõim.
7. Käesoleva lepingu alusel edastatud isikuandmeid säilitatakse niikaua, kuni see on vajalik sellise teabe vahetamise eesmärgi saavutamiseks. Edastades käesoleva lepingu alusel isikuandmeid, teatavad mõlemad tollivõimud kõikidest oma siseriiklikest seadus- ja haldusõigussätetest tulenevatest tähtaegadest, millal sellised isikuandmed tuleb kustutada.

8. Tollivõim registreerib käesoleva lepingu alusel toimunud isikuandmete edastamised ja vastuvõtmised.
 9. Tollivõim rakendab vajalikke julgeolekumeetmeid selleks, et takistada lubamatut ligipääsu käesoleva lepingu alusel vahetatud isikuandmetele, nende lubamatut muutmist või levitamist.
-

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

VERDRAG TUSSEN DE REPUBLIEK ESTLAND EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN INZAKE WEDERZIJDSE ADMINISTRATIEVE BIJSTAND TEN BEHOEVE VAN DE JUISTE TOEPASSING VAN DE DOUANEWETGEVING EN DE VOORKOMING, OPSPORING EN BESTRIJDING VAN INBREUKEN OP DE DOUANEWETGEVING

De Republiek Estland

en

het Koninkrijk der Nederlanden, hierna te noemen de Verdragsluitende Partijen;

Overwegende dat inbreuken op de douanewetgeving hun economische, fiscale, sociale en culturele belangen en hun handelsbelangen schaden;

Gelet op het belang van een juiste vaststelling van de douanerechten en andere belastingen die bij invoer of uitvoer worden geïnd en van het waarborgen van een juiste handhaving van verboden, beperkingen en controlemaatregelen;

Erkennende de noodzaak van internationale samenwerking ter zake van aangelegenheden die verband houden met de toepassing en handhaving van hun douanewetgeving;

Overwegende dat de grensoverschrijdende handel in verdovende middelen en psychotrope stoffen een bijzonder gevaar voor de volksgezondheid en de samenleving vormt;

Ervan overtuigd dat het optreden tegen inbreuken op de douanewetgeving doeltreffender kan worden door middel van nauwe samenwerking tussen hun douane-administraties op basis van duidelijke wettelijke bepalingen;

Gelet op de van belang zijnde instrumenten van de Internationale Douaneraad, in het bijzonder de Aanbeveling inzake wederzijdse administratieve bijstand van 5 december 1953;

Tevens gelet op verdragen die verboden, beperkingen en bijzondere controlemaatregelen met betrekking tot bepaalde goederen bevatten;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

Begripsomschrijvingen

Artikel 1

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt onder "douane-administratie" verstaan:
 - wat de Republiek Estland betreft: de Nationale Douaneraad of enig ander lichaam dat gemachtigd is taken te verrichten die thans door genoemde Raad worden verricht;
 - wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de centrale administratie die verantwoordelijk is voor de toepassing van de douanewetgeving;

2. wordt onder "douanewetgeving" verstaan: alle wettelijke en administratieve bepalingen die door de douane-administraties van beide Verdragsluitende Partijen worden toegepast of gehandhaafd in verband met de invoer, uitvoer, overslag, doorvoer, opslag en het vervoer van goederen,

met inbegrip van wettelijke en administratieve bepalingen met betrekking tot verboden, beperkingen en andere soortgelijke controles op het vervoer van aan regulering onderworpen goederen over de landsgrenzen heen;

3. wordt onder "inbreuk op de douanewetgeving" verstaan: elk strafbaar feit op het gebied van de douanewetgeving zoals omschreven in de nationale wetgeving van elk der Verdragsluitende Partijen, alsmede elke poging tot het begaan van een dergelijk strafbaar feit;

4. wordt onder "persoon" verstaan: zowel een natuurlijke persoon als een rechtspersoon;

5. wordt onder "persoonsgegevens" verstaan: gegevens betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon;

6. wordt onder "informatie" verstaan: alle gegevens, documenten, rapporten, gewaarmerkte of gelegaliseerde afschriften daarvan of andere mededelingen;

7. wordt onder "inlichtingen" verstaan: informatie die is verwerkt en/of geanalyseerd ten einde gegevens te verstrekken die van belang zijn voor een inbreuk op de douanewetgeving;

8. wordt onder "verzoekende administratie" verstaan: de douane-administratie die om bijstand verzoekt;

9. wordt onder "aangezochte administratie" verstaan: de douane-administratie die om bijstand wordt verzocht.

HOOFDSTUK II

*Toepassingsgebied van het Verdrag**Artikel 2*

1. De Verdragsluitende Partijen verlenen elkaar door tussenkomst van hun douane-administraties administratieve bijstand onder de in dit Verdrag genoemde voorwaarden ten behoeve van de juiste toepassing van de douanewetgeving en van de voorkoming, opsporing en bestrijding van inbreuken op de douanewetgeving.

2. Alle bijstand uit hoofde van dit Verdrag door één van de Verdragsluitende Partijen wordt verleend in overeenstemming met haar nationale wettelijke en administratieve bepalingen en binnen de grenzen van de bevoegdheden en beschikbare middelen van haar douane-administratie.

3. Dit Verdrag is uitsluitend bedoeld voor de wederzijdse administratieve bijstand tussen de Verdragsluitende Partijen; particulieren kunnen aan de bepalingen van dit Verdrag niet het recht ontlene bewijsmateriaal te doen verkrijgen, te doen achterhouden of ontoelaatbaar te doen verklaren dan wel de uitvoering van een verzoek te doen beletten.

4. Indien bijstand ter zake van in dit Verdrag geregelde aangelegenheden dient te worden verleend in overeenstemming met een andere samenwerkingsovereenkomst tussen de Verdragsluitende Partijen, geeft de aangezochte administratie aan welke andere bevoegde autoriteiten het betreft.

HOOFDSTUK III

*Reikwijdte van de bijstand**Artikel 3*

1. De douane-administraties verstrekken elkaar op verzoek of uit eigen beweging informatie en inlichtingen met het oog op de juiste toepassing van de douanewetgeving en de voorkoming, opsporing en bestrijding van inbreuken op de douanewetgeving.

2. Elk van beide douane-administraties handelt bij het instellen van een onderzoek namens de andere douane-administratie alsof het onderzoek werd ingesteld ten behoeve van haarzelf of op verzoek van een andere autoriteit van haar eigen Staat.

Artikel 4

1. De aangezochte administratie verstrekt, op verzoek, alle informatie over de douanewetgeving en -regelingen van die Verdragsluitende Partij die van belang is voor het onderzoek met betrekking tot een inbreuk op de douanewetgeving.

2. Elk van beide douane-administraties verstrekt uit eigen beweging en onverwijld alle beschikbare informatie met betrekking tot:

- a. nieuwe handhavingstechnieken betreffende de douanewetgeving die hun doeltreffendheid hebben bewezen;
- b. nieuwe trends, middelen of werkwijzen betreffende het maken van inbreuken op de douanewetgeving;

HOOFDSTUK IV

*Bijzondere vormen van bijstand**Artikel 5*

De aangezochte administratie verstrekt de verzoekende administratie op haar verzoek met name de volgende informatie:

- a. of goederen die worden ingevoerd in het douanegebied van de verzoekende Verdragsluitende Partij op rechtmatige wijze zijn uitgevoerd uit het douanegebied van de aangezochte Verdragsluitende Partij;
- b. of goederen die worden uitgevoerd uit het douanegebied van de verzoekende Verdragsluitende Partij op rechtmatige wijze zijn ingevoerd in het douanegebied van de aangezochte Verdragsluitende Partij en over de douaneregeling waaronder de goederen eventueel zijn gebracht.

Artikel 6

De aangezochte administratie houdt op verzoek bijzonder toezicht op:

- a. personen ten aanzien van wie het de verzoekende administratie bekend is dat zij een inbreuk op de douanewetgeving hebben gemaakt of die daarvan worden verdacht, met name diegenen die het douanegebied van de aangezochte Verdragsluitende Partij betreden en verlaten;
- b. goederen in vervoer of in opslag ten aanzien waarvan door de verzoekende administratie is medegedeeld dat er een vermoeden van ongeoorloofd verkeer naar het douanegebied van de verzoekende Verdragsluitende Partij bestaat;
- c. vervoermiddelen waarvan de verzoekende administratie vermoedt dat zij worden gebruikt voor het maken van inbreuken op de

douanewetgeving in het douanegebied van de verzoekende Verdragsluitende Partij.

Artikel 7

1. De douane-administraties verstrekken elkaar op verzoek of uit eigen beweging informatie en inlichtingen over verrichte of voorgenomen transacties die een inbreuk op de douanewetgeving vormen of lijken te vormen.

2. In ernstige gevallen die aanzienlijke schade voor de economie, volksgezondheid, openbare veiligheid of enig ander vitaal belang van de andere Verdragsluitende Partij met zich kunnen meebrengen, verstrekt elk van beide douane-administraties waar mogelijk onverwijld uit eigen beweging informatie en inlichtingen.

HOOFDSTUK V

Dossiers en documenten

Artikel 8

1. Om originele informatie wordt slechts verzocht in gevallen waarin niet met gewaarmerkte of gelegaliseerde afschriften kan worden volstaan, en deze wordt zo spoedig mogelijk teruggezonden; zulks laat rechten van de aangezochte administratie of van derden ter zake onverlet.

2. Alle ingevolge dit Verdrag uit te wisselen informatie en inlichtingen gaan vergezeld van alle gegevens die van belang zijn om deze te interpreteren of te gebruiken.

HOOFDSTUK VI

*Deskundigen en getuigen**Artikel 9*

De aangezochte administratie kan op verzoek haar ambtenaren machtigen om ter zake van een inbreuk op de douanewetgeving als deskundige of getuige te verschijnen voor een rechterlijke instantie van de andere Verdragsluitende Partij.

HOOFDSTUK VII

*Communicatie**Artikel 10*

1. Bijstand uit hoofde van dit Verdrag wordt rechtstreeks tussen de douane-administraties verleend.

2. Verzoeken om bijstand uit hoofde van dit Verdrag worden schriftelijk gedaan en gaan vergezeld van alle nuttig geachte documenten. Wanneer de omstandigheden zulks vereisen, kunnen ook mondeling verzoeken worden gedaan. Dergelijke verzoeken worden onmiddellijk schriftelijk bevestigd.

3. Verzoeken ingevolge het tweede lid van dit artikel bevatten de volgende bijzonderheden:

- a. de administratie die het verzoek doet;
- b. het onderwerp van en de reden voor het verzoek;
- c. een korte beschrijving van de zaak, de juridische aspecten en de aard van de acties;
- d. de namen en adressen van de bij de acties betrokken personen, voorzover bekend;
- e. een verwijzing naar de desbetreffende artikelen van dit Verdrag.

4. Een verzoek van één van de Verdragsluitende Partijen om een bepaalde procedure te volgen wordt ingewilligd, met inachtneming van de nationale wettelijke en administratieve bepalingen van de aangezochte Verdragsluitende Partij.

5. De in dit Verdrag bedoelde informatie en inlichtingen worden medegedeeld aan ambtenaren die door elke douane-administratie hiertoe speciaal zijn aangewezen. Een lijst van aldus aangewezen ambtenaren wordt aan de douane-administratie van de andere Verdragsluitende Partij verstrekt in overeenstemming met artikel 17, tweede lid, van dit Verdrag.

HOOFDSTUK VIII

Uitvoering van verzoeken

Artikel 11

Indien de aangezochte administratie niet over de gevraagde informatie beschikt, stelt zij een onderzoek in om die informatie te verkrijgen in overeenstemming met haar nationale wettelijke en administratieve bepalingen, dan wel zendt zij het verzoek onmiddellijk door naar een andere bevoegde autoriteit. Bedoeld onderzoek omvat mede het optekenen van verklaringen van personen van wie informatie wordt verlangd in verband met een inbreuk op de douanewetgeving en van getuigen en deskundigen.

Artikel 12

1. Door de verzoekende administratie speciaal hiertoe aangewezen ambtenaren kunnen, met instemming van de aangezochte administratie en onder de door laatstgenoemde hieraan verbonden voorwaarden, ten behoeve van de opsporing van een inbreuk op de douanewetgeving, op schriftelijk verzoek:

- a. ten kantore van de aangezochte administratie de documenten, dossiers en andere van belang zijnde gegevens raadplegen om daaruit alle informatie met betrekking tot die inbreuk op de douanewetgeving over te nemen;
- b. kopieën maken van de documenten, dossiers en andere gegevens die met betrekking tot die inbreuk op de douanewetgeving van belang zijn;
- c. aanwezig zijn bij een onderzoek door de aangezochte administratie in het douanegebied van de aangezochte Verdragsluitende Partij, voor zover dit onderzoek voor de verzoekende administratie van belang is.

2. Wanneer, onder de in het eerste lid van dit artikel bedoelde omstandigheden, ambtenaren van de verzoekende administratie aanwezig zijn op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, moeten zij te allen tijde in staat zijn hun ambtelijke hoedanigheid aan te tonen. Gedurende hun verblijf aldaar genieten zij dezelfde bescherming als die welke wordt toegekend aan douane-ambtenaren van die andere Verdragsluitende Partij, in overeenstemming met de aldaar geldende wetgeving. Zij zijn verantwoordelijk voor de strafbare feiten die zij eventueel begaan.

HOOFDSTUK IX

Vertrouwelijk karakter van informatie

Artikel 13

1. Alle in het kader van administratieve bijstand uit hoofde van dit Verdrag ontvangen informatie en inlichtingen mogen slechts voor de doeleinden van dit Verdrag en door de douane-administraties worden gebruikt, behalve in de gevallen waarin de douane-administratie die deze

informatie verstrekt, uitdrukkelijk haar goedkeuring heeft gehecht aan het gebruik daarvan voor andere doeleinden of door andere autoriteiten. Deze informatie mag, indien de nationale wetgeving van de verstreckende Verdragsluitende Partij zulks voorschrijft, slechts in strafzaken worden gebruikt nadat het openbaar ministerie of de rechterlijke autoriteiten in de aangezochte Verdragsluitende Partij met dit gebruik hebben ingestemd.

2. Dit artikel belet niet het gebruik of het doorgeven van informatie indien daartoe een verplichting bestaat op grond van de wetgeving van de verzoekende Partij in verband met strafrechtelijke vervolging. Van het voornemen informatie door te geven dient vooraf kennis te worden gegeven.

3. Alle uit hoofde van dit Verdrag ontvangen informatie wordt vertrouwelijk behandeld en daarvoor gelden ten minste dezelfde bescherming en vertrouwelijkheid als die welke voor soortgelijke informatie gelden krachtens de nationale wettelijke en administratieve bepalingen van de Verdragsluitende Partij op wier grondgebied zij wordt ontvangen.

4. Dit artikel laat onverlet de verplichtingen van het Koninkrijk der Nederlanden op grond van de wetgeving van de Europese Unie om informatie te verstrekken aan de Europese Commissie of de douane-administraties van de Lid-Staten van de Europese Unie. Van elk zodanig voornemen tot het verstrekken van informatie zal van tevoren kennis worden gegeven aan de douane-administratie van de Republiek Estland.

Artikel 14

1. Uit hoofde van dit Verdrag uitgewisselde persoonsgegevens vallen onder de nationale wettelijke en administratieve bepalingen inzake gegevensbescherming in elk van beide Verdragsluitende Partijen. Deze

bepalingen dienen ten minste in overeenstemming te zijn met de bepalingen in de Bijlage bij dit Verdrag, die een wezenlijk deel van dit Verdrag uitmaakt.

2. Er worden geen persoonsgegevens uitgewisseld uit hoofde van dit Verdrag totdat beide Verdragsluitende Partijen de nodige nationale wettelijke en administratieve bepalingen hebben aangenomen om aan het eerste lid van dit artikel te kunnen voldoen.

3. Zodra het Verdrag tot bescherming van personen met betrekking tot de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens, tot stand gekomen op 28 januari 1981 te Straatsburg, en de nodige nationale wettelijke en administratieve bepalingen ter uitvoering van dat Verdrag voor beide Verdragsluitende Partijen in werking zijn getreden, zijn de bepalingen van dat Verdrag en de nationale wettelijke en administratieve bepalingen ter uitvoering van dat Verdrag van toepassing op de uit hoofde van dit Verdrag uitgewisselde persoonsgegevens en treden zij in de plaats van de in het eerste en tweede lid van dit artikel en in de Bijlage bij dit Verdrag neergelegde bepalingen.

4. De bepalingen van dit artikel en van de Bijlage mogen niet zodanig worden uitgelegd dat daardoor de mogelijkheid voor een Verdragsluitende Partij om betrokkenen een ruimere mate van bescherming toe te kennen dan bepaald in dit Verdrag, wordt beperkt of anderszins wordt aangetast.

HOOFDSTUK X

Ontheffing

Artikel 15

1. De aangezochte administratie is niet verplicht de in dit Verdrag bedoelde bijstand te verlenen indien deze de openbare orde of enig ander

wezenlijk belang van de aangezochte Verdragsluitende Partij zou kunnen schaden of tot een schending van een industrieel of een commercieel geheim, dan wel van een beroepsgeheim zou kunnen leiden.

2. Indien de verzoekende administratie niet in staat is een soortgelijk verzoek van de aangezochte administratie in te willigen, wijst zij daarop in haar verzoek. Inwilliging van een dergelijk verzoek wordt overgelaten aan het oordeel van de aangezochte administratie.

3. De bijstand kan door de aangezochte administratie worden uitgesteld op grond van het feit dat een lopend onderzoek of een lopende vervolging of procedure hiermee wordt doorkruist. In een dergelijk geval pleegt de aangezochte administratie overleg met de verzoekende administratie om te bepalen of de bijstand kan worden verleend onder de voorwaarden of omstandigheden die de aangezochte administratie verlangt.

4. Wanneer de bijstand wordt geweigerd of uitgesteld, dienen redenen voor de weigering of het uitstel te worden gegeven.

HOOFDSTUK XI

Kosten

Artikel 16

1. De douane-administraties zien af van alle vorderingen tot vergoeding van ter uitvoering van dit Verdrag gemaakte kosten, met uitzondering van bedragen en vergoedingen betaald aan deskundigen en getuigen alsook de kosten van tolken die niet in dienst zijn van de Regering, welke worden gedragen door de verzoekende administratie.

2. Indien met de uitvoering van het verzoek aanmerkelijke kosten van buitengewone aard zijn of zullen zijn gemoeid, plegen de douane-

administraties overleg om de voorwaarden en omstandigheden te bepalen waaronder het verzoek zal worden uitgevoerd, alsmede de wijze waarop de kosten worden gedragen.

HOOFDSTUK XII

Uitvoering van het Verdrag

Artikel 17

1. De douane-administraties nemen maatregelen opdat hun met de opsporing of bestrijding van inbreuken op de douanewetgeving belaste ambtenaren persoonlijke en rechtstreekse betrekkingen met elkaar kunnen onderhouden.

2. De douane-administraties besluiten over nadere regelingen, binnen het kader van dit Verdrag, ter vergemakkelijking van de uitvoering van dit Verdrag.

HOOFDSTUK XIII

Toepassing

Artikel 18

1. De douane-administraties streven ernaar eventuele problemen of twijfels naar aanleiding van de interpretatie of toepassing van dit Verdrag in onderlinge overeenstemming op te lossen.

2. Conflicten waarvoor geen oplossing wordt gevonden, worden langs diplomatieke weg geregeld.

Artikel 19

1. Wat de Republiek Estland betreft, is dit Verdrag van toepassing op haar grondgebied.

2. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag van toepassing op het grondgebied in Europa. Het Verdrag kan echter, hetzij in zijn geheel, hetzij met de nodige wijzigingen, worden uitgebreid tot de Nederlandse Antillen en/of Aruba.

3. Bedoelde uitbreiding wordt van kracht met ingang van een datum en met inachtneming van wijzigingen en voorwaarden, met inbegrip van voorwaarden ten aanzien van de beëindiging, die nader worden vastgesteld en overeengekomen bij diplomatieke notawisseling.

HOOFDSTUK XIV

Inwerkingtreding en beëindiging

Artikel 20

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand nadat de Verdragsluitende Partijen eikaar langs diplomatieke weg schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de grondwettelijke of nationale vereisten voor de inwerkingtreding van dit Verdrag is voldaan.

Artikel 21

1. Dit Verdrag wordt in principe voor onbepaalde tijd gesloten, maar elk van beide Verdragsluitende Partijen kan het te allen tijde langs diplomatieke weg opzeggen.

2. De beëindiging wordt van kracht drie maanden na de datum van de kennisgeving van opzegging aan de andere Verdragsluitende Partij. Lopende procedures op het tijdstip van beëindiging worden niettemin voltooid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag.

3. Tenzij anders overeengekomen, wordt door de beëindiging van dit Verdrag niet tegelijkertijd de toepassing daarvan op de Nederlandse Antillen en/of Aruba beëindigd, indien het daartoe is uitgebreid overeenkomstig de bepalingen van artikel 19, tweede lid.

Artikel 22

De douane-administraties komen bijeen om dit Verdrag te heroverwegen, op verzoek of na het verstrijken van vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding ervan, tenzij zij elkaar er schriftelijk van in kennis stellen dat zulks niet nodig is.

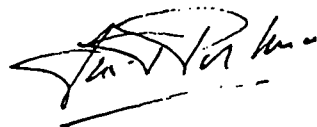
TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 11 oktober 1975 in tweevoud in de Estische, de Nederlandse en de Engelse taal zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Republiek
Estland:



Voor het Koninkrijk
der Nederlanden:



BIJLAGE

1. Uit hoofde van dit Verdrag uitgewisselde persoonsgegevens mogen slechts voor de aangegeven doeleinden worden gebruikt en conform de voorwaarden die de douane-administratie die de gegevens verstrekt, daaraan verbindt.
2. De douane-administratie die persoonsgegevens ontvangt, licht de douane-administratie die de gegevens heeft verstrekt, op verzoek in over het gebruik dat daarvan is gemaakt en over de bereikte resultaten.
3. Persoonsgegevens worden uitsluitend toegezonden aan de douane-administratie van de andere Verdragsluitende Partij. Toezending van persoonsgegevens aan andere autoriteiten is slechts toegestaan na voorafgaande goedkeuring door de douane-administratie die de gegevens verstrekt.
4. De douane-administratie die persoonsgegevens toezendt, zorgt ervoor dat deze gegevens correct, up to date en niet te uitvoerig zijn in verhouding tot de doeleinden waarvoor zij worden verstrekt. Eventuele verboden op grond van de nationale wettelijke en administratieve bepalingen van één van beide Verdragsluitende Partijen dienen in acht te worden genomen. Indien er persoonsgegevens zijn toegezonden die onjuist blijken te zijn of niet hadden mogen worden uitgewisseld, wordt daarvan onmiddellijk kennisgeving gedaan. De douane-administratie die deze gegevens heeft ontvangen, zal de desbetreffende gegevens corrigeren of vernietigen.
5. Iedere betrokkene krijgt op verzoek informatie over de persoonsgegevens die met betrekking tot hem zijn opgeslagen en over het voorgenomen gebruik daarvan. Deze verplichting om de betrokkene deze

informatie te verstrekken geldt niet wanneer het algemene belang dat wordt gediend door de informatie niet te verstrekken, zwaarder weegt dan het belang dat de betrokkene erbij heeft om die informatie te verkrijgen. Het recht om informatie te verkrijgen is overigens onderworpen aan de nationale wettelijke en administratieve bepalingen van de Verdragsluitende Partij op wier grondgebied het verzoek om informatie wordt gedaan. De douane-administratie die de desbetreffende persoonsgegevens heeft verstrekt, zal worden geraadpleegd voordat een besluit wordt genomen inzake een verzoek om informatie van een betrokkene. Indien het verzoek om informatie wordt afgewezen, komt betrokkene een rechtsmiddel toe. Indien de gegevens niet correct, niet up to date of te uitvoerig blijken te zijn, zullen deze worden rechtgezet of verwijderd. Indien de gegevens zijn doorgegeven aan andere instanties of personen, zullen deze van de verbetering of verwijdering in kennis worden gesteld.

6. Indien een onderzoek gebaseerd op uit hoofde van dit Verdrag uitgewisselde persoonsgegevens een natuurlijke persoon schade berokkent, is de douane-administratie die deze persoonsgegevens heeft gebruikt aansprakelijk voor deze schade overeenkomstig de nationale wettelijke en administratieve bepalingen van die Verdragsluitende Partij. Die douane-administratie kan de schade niet van de hand wijzen door te stellen dat de schade is veroorzaakt door de douane-administratie die de desbetreffende persoonsgegevens heeft verstrekt.

7. Uit hoofde van dit Verdrag toegezonden persoonsgegevens mogen slechts worden behouden zolang zulks noodzakelijk is om het doel te bereiken waarvoor deze gegevens zijn verstrekt. Wanneer persoonsgegevens uit hoofde van dit Verdrag worden verstrekt, geeft elk van beide Verdrag-sluitende Partijen eventuele specifieke termijnen aan waarna deze persoonsgegevens overeenkomstig haar nationale wettelijke en administratieve bepalingen moeten worden vernietigd.

8. De douane-administratie registreert de toezending en ontvangst van persoonsgegevens uit hoofde van dit Verdrag.

9. De douane-administratie neemt passende beveiligingsmaatregelen om uit hoofde van dit Verdrag uitgewisselde persoonsgegevens te beschermen tegen ongeoorloofde toegang, verandering of verspreiding.

**AGREEMENT¹ ON MUTUAL ADMINISTRATIVE ASSISTANCE FOR
THE PROPER APPLICATION OF CUSTOMS LAW AND FOR THE
PREVENTION, INVESTIGATION AND COMBATING OF CUS-
TOMS OFFENCES BETWEEN THE REPUBLIC OF ESTONIA
AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS**

The Republic of Estonia
and

**the Kingdom of the Netherlands, hereafter referred to as the
Contracting Parties;**

**CONSIDERING that offences against customs law are prejudicial to
their economic, fiscal, social, cultural and commercial interests;**

**CONSIDERING the importance of accurate assessment of customs
duties and other taxes collected at importation or exportation and of
ensuring proper enforcement of measures of prohibition, restriction and
control;**

**RECOGNIZING the need for international co-operation in matters
related to the application and enforcement of their customs laws;**

**CONSIDERING that cross frontier trafficking in narcotic drugs and
psychotropic substances constitutes a particular danger to public health
and to society;**

**CONVINCED that action against customs offences can be made more
effective by close co-operation between their Customs Administrations
based on clear legal provisions;**

¹ Came into force on 1 June 1996 by notification, in accordance with article 20.

HAVING REGARD TO the relevant instruments of the Customs Co-operation Council, in particular the Recommendation on mutual administrative assistance of 5 December 1953;

HAVING REGARD ALSO TO international conventions containing prohibitions, restrictions and special measures of control in respect of specific goods;

have agreed as follows:

CHAPTER I

Definitions

Article 1

For the purposes of this Agreement:

1. the term "Customs Administration" shall mean:

for the Republic of Estonia the National Customs Board or any body authorized to perform any functions at present performed by the said Board;

for the Kingdom of the Netherlands the central administration responsible for the implementation of customs law;

2. the term "customs law" shall mean: any legal and administrative provisions applicable or enforceable by the Customs Administrations of both Contracting Parties in connection with the importation, exportation, transshipment, transit, storage and circulation of goods, including legal and administrative provisions relating to prohibitions, restrictions and other similar controls on the movement of controlled items across national boundaries;

3. the term "customs offence" shall mean: any contravention of customs law as defined by the national legislation of each Contracting Party as well as any such attempted contravention;

4. the term "person" shall mean: either a physical human being or a legal entity;

5. the term "personal data" shall mean: data concerning an identified or identifiable physical human being;

6. the term "information" shall mean: any data, documents, reports, certified or authenticated copies thereof or other communications;

7. the term "intelligence" shall mean: information which has been processed and/or analysed to provide an indication relevant to a customs offence;

8. the term "requesting administration" shall mean: the Customs Administration which requests assistance;

9. the term "requested administration" shall mean: the Customs Administration from which assistance is requested.

CHAPTER II

Scope of Agreement

Article 2

1. The Contracting Parties shall through their Customs Administrations afford each other administrative assistance under the terms set out in this Agreement for the proper application of customs law and for the prevention, investigation and combating of customs offences.

2. All assistance under this Agreement by either Contracting Party shall be performed in accordance with its national legal and administrative provisions and within the limits of its Customs Administration's competence and available resources.

3. This Agreement is intended solely for the mutual administrative assistance between the Contracting Parties; the provisions of this Agreement shall not give rise to a right on the part of any private person to obtain, suppress or exclude any evidence or to impede the execution of a request.

4. If assistance on matters dealt with in this Agreement should be afforded in accordance with another co-operation agreement between the Contracting Parties, the requested administration shall indicate which other competent authorities are concerned.

CHAPTER III

Scope of Assistance

Article 3

1. The Customs Administrations shall provide each other, either on request or on their own initiative, with information and intelligence to ensure proper application of the customs law and to prevent, investigate and combat customs offences.

2. Either Customs Administration shall, in making inquiries on behalf of the other Customs Administration, act as if the inquiries were being made on its own account or on request of another authority in its own State.

Article 4

1. On request, the requested administration shall provide all information about the customs law and procedures of that Contracting Party and relevant to inquiries relating to a customs offence.

2. Either Customs Administration shall communicate, on its own initiative and without delay, any available information relating to:

- (a) new customs law enforcement techniques having proved their effectiveness;
- (b) new trends, means or methods of committing customs offences.

CHAPTER IV

Special Instances of Assistance

Article 5

On request, the requested administration shall in particular provide the requesting administration with the following information:

- (a) whether goods which are imported into the customs territory of the requesting Contracting Party have been lawfully exported from the customs territory of the requested Contracting Party;
- (b) whether goods which are exported from the customs territory of the requesting Contracting Party have been lawfully imported into the customs territory of the requested Contracting Party and about the customs procedure, if any, under which the goods have been placed.

Article 6

On request, the requested administration shall maintain special surveillance over:

- (a) persons known to the requesting administration to have committed a customs offence or suspected of doing so, particularly those moving into and out of the customs territory of the requested Contracting Party;
- (b) goods either in transport or in storage notified by the requesting administration as giving rise to suspected illicit traffic towards the customs territory of the requesting Contracting Party;
- (c) means of transport suspected by the requesting administration of being used to commit customs offences in the customs territory of the requesting Contracting Party.

Article 7

1. The Customs Administrations shall provide each other, either on request or on their own initiative, with information and intelligence on transactions, completed or planned, which constitute or appear to constitute a customs offence.

2. In serious cases that could involve substantial damage to the economy, public health, public security or any other vital interest of the other Contracting Party, either Customs Administration shall, wherever possible, supply information and intelligence without delay on its own initiative.

CHAPTER V

Files and Documents

Article 8

1. Original information shall only be requested in cases where certified or authenticated copies would be insufficient, and shall be

returned as soon as possible; rights of the requested administration or of third parties relating thereto shall remain unaffected.

2. Any information and intelligence to be exchanged under this Agreement shall be accompanied by all relevant information for interpreting or utilizing it.

CHAPTER VI

Experts and Witnesses

Article 9

On request, the requested administration may authorize its officials to appear before a court or tribunal of the other Contracting Party as experts and witnesses in the matter of a customs offence.

CHAPTER VII

Communication

Article 10

1. Assistance under this Agreement shall be exchanged directly between the Customs Administrations.

2. Requests for assistance under this Agreement shall be made in writing and shall be accompanied by any documents deemed useful. When the circumstances so require, requests may also be made verbally. Such requests shall promptly be confirmed in writing.

3. Requests made pursuant to paragraph 2 of this Article, shall include the following details:

- (a) the administration making the request;
- (b) subject of and reason for the request;

- (c) a brief description of the matter, the legal elements and the nature of the proceeding;
- (d) the names and addresses of the parties concerned with the proceeding, if known;
- (e) reference to the relevant Article(s) of this Agreement.

4. A request by either Contracting Party that a certain procedure be followed shall be complied with, subject to the national legal and administrative provisions of the requested Contracting Party.

5. The information and intelligence referred to in this Agreement shall be communicated to officials who are specially designated for this purpose by each Customs Administration. A list of officials so designated shall be furnished to the Customs Administration of the other Contracting Party in accordance with paragraph 2 of Article 17 of this Agreement.

CHAPTER VIII

Execution of Requests

Article 11

If the requested administration does not have the information requested, it shall initiate inquiries to obtain that information in accordance with its national legal and administrative provisions or promptly transmit the request to an other competent authority. These inquiries shall include the taking of statements from persons from whom information is sought in connection with a customs offence and from witnesses and experts.

Article 12

1. On written request, officials specially designated by the requesting administration may, with the authorization of the requested

administration and subject to conditions the latter may impose. for the purpose of investigating a customs offence:

- (a) consult in the offices of the requested administration the documents, registers and other relevant data to extract any information in respect of that customs offence;
- (b) take copies of the documents, registers and other data relevant in respect of that customs offence;
- (c) be present during an inquiry by the requested administration in the customs territory of the requested Contracting Party as far as this inquiry is relevant to the requesting administration.

2. When, in the circumstances provided for in paragraph 1 of this Article, officials of the requesting administration are present in the territory of the other Contracting Party, they must at all times be able to furnish proof of their official capacity. They shall, while there, enjoy the same protection as that accorded to customs officials of that other Contracting Party, in accordance with the laws in force there, and be responsible for any offence they might commit.

CHAPTER IX

Confidentiality of Information

Article 13

1. Any information and intelligence received within the framework of administrative assistance under this Agreement shall be used solely for the purposes of this Agreement and by the Customs Administrations except in cases in which the Customs Administration furnishing such information has expressly approved its use for other purposes or by other authorities. Any such information may, if the national law of the furnishing Contracting Party so prescribes, only be used in criminal matters after the

public prosecution or judicial authorities in the requested Contracting Party have agreed to such use.

2. This Article shall not preclude use or disclosure of information if there is an obligation to do so under the laws of the requesting Contracting Party in connection with a criminal prosecution. Advance notice of such proposed disclosure shall be given.

3. Any information received under this Agreement shall be treated as confidential and shall at least be subject to the same protection and confidentiality as the same kind of information is subject to under the national legal and administrative provisions of the Contracting Party where it is received.

4. This Article is without prejudice to the obligations of the Kingdom of the Netherlands under the legislation of the European Union to provide information to the European Commission or any of the Customs Administrations of the European Union's Member States. Any such intended provision of information will be notified in advance to the Customs Administration of the Republic of Estonia.

Article 14

1. Personal data exchanged under this Agreement shall be subject to the national legal and administrative provisions governing data protection in either Contracting Party. These provisions shall at least be in conformity with the provisions in the Annex to this Agreement which is an integral part of this Agreement.

2. No personal data shall be exchanged under this Agreement until both Contracting Parties have adopted national legal or administrative provisions necessary to conform to paragraph 1 of this Article.

3. As soon as the Convention for the Protection of Individuals with Regard to Automatic Processing of Personal Data, concluded on 28 January 1981¹ at Strasbourg, and the necessary national legal and administrative provisions to implement that Convention have entered into force for both Contracting Parties, the provisions of the Convention and the national legal and administrative provisions to implement the Convention shall apply to personal data exchanged under this Agreement and shall replace the provisions laid down in paragraphs 1 and 2 of this Article and in the Annex to this Agreement.

4. None of the provisions of this Article and of the Annex shall be interpreted as limiting or otherwise affecting the possibility for a Contracting Party to grant data subjects a wider measure of protection than that stipulated in this Agreement.

CHAPTER X

Exemptions

Article 15

1. The requested administration shall not be required to give the assistance provided for by this Agreement if it is likely to jeopardize public order or any other essential interest of the requested Contracting Party or would involve the violation of an industrial, commercial or professional secrecy.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1496, p. 65.

2. If the requesting administration is unable to comply with a similar request made by the requested administration, it shall draw attention to that fact in its request.

Compliance with such a request shall be at the discretion of the requested administration.

3. Assistance may be postponed by the requested administration on the ground that it will interfere with an ongoing investigation, prosecution or proceeding. In such a case the requested administration shall consult with the requesting administration to determine if assistance can be given subject to such terms or conditions as the requested administration may require.

4. Where assistance is denied or postponed, reasons for the denial or postponement shall be given.

CHAPTER XI

Costs

Article 16

1. The Customs Administrations shall waive all claims for reimbursement of costs incurred in the execution of this Agreement, except for expenses and allowances paid to experts and to witnesses as well as costs of interpreters other than Government employees, which shall be borne by the requesting administration.

2. If expenses of a substantial and extraordinary nature are or will be required to execute the request, the Customs Administrations shall consult to determine the terms and conditions under which the request will be executed as well as the manner in which the costs shall be borne.

CHAPTER XII

Implementation of the Agreement

Article 17

1. The Customs Administrations shall take measures so that their officials responsible for the investigation or combating of customs offences maintain personal and direct relations with each other.

2. The Customs Administrations will decide on further detailed arrangements, within the framework of this Agreement to facilitate the implementation of this Agreement.

CHAPTER XIII

Application

Article 18

1. The Customs Administrations shall endeavour to resolve by mutual accord any problem or doubt arising from the interpretation or application of this Agreement.

2. Conflicts for which no solutions are found, shall be settled by diplomatic channels.

Article 19

1. As far as the Republic of Estonia is concerned, this Agreement shall apply to its territory.

2. As far as the Kingdom of the Netherlands is concerned, this Agreement shall apply to its territory in Europe. It may, however, be

extended either in its entirety or with any necessary modifications to the Netherlands Antilles and/or Aruba.

3. Such extension shall take effect from such date and be subject to such modifications and conditions, including conditions as to termination, as may be specified and agreed in notes to be exchanged through diplomatic channels.

CHAPTER XIV

Entry into Force and Termination

Article 20

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other in writing through diplomatic channels that the constitutional or internal requirements for the entry into force of this Agreement have been complied with.

Article 21

1. This Agreement is intended to be of unlimited duration but either Contracting Party may terminate it at any time by notification through diplomatic channels.

2. The termination shall take effect three months from the date of the notification of denunciation to the other Contracting Party. Ongoing proceedings at the time of termination shall nonetheless be completed in accordance with the provisions of this Agreement.

3. Unless otherwise agreed the termination of this Agreement shall not also terminate its application to the Netherlands Antilles and/or Aruba if

it has been extended thereto in conformity with the provisions of paragraph 2 of Article 19.

Article 22

The Customs Administrations shall meet in order to review this Agreement on request or at the end of five years from the date of its entry into force, unless they notify one another in writing that no such review is necessary.

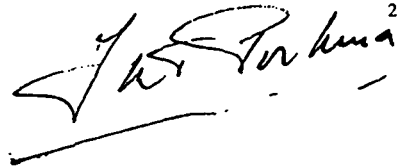
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at *The Hague* on the *11th* day of *October* 1995, in two originals in the Estonian, Dutch and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Republic
of Estonia:



For the Kingdom
of the Netherlands:



¹ R. Talvik.

² J. K. T. Postma.

ANNEX

1. Personal data exchanged under this Agreement may only be used for the purposes indicated and according to any conditions the Customs Administration providing those data may require.

2. On request, the Customs Administration receiving personal data, shall inform the Customs Administration which has provided those data of the use made of them and the results achieved.

3. Personal data shall only be transmitted to the Customs Administration of the other Contracting Party. Transmission of personal data to any other authorities is only allowed after preceding approval by the Customs Administration providing those data.

4. The Customs Administration transmitting personal data shall ensure that these data are accurate, up to date and not excessive in relation to the purposes for which they are furnished. Any prohibitions under the national legal and administrative provisions of either Contracting Party have to be respected. If personal data have been transmitted, that turn out to be incorrect or should not have been exchanged, this shall be notified immediately. The Customs Administration which has received those data shall rectify or erase the data concerned.

5. On request any person concerned shall obtain information about the personal data stored relating to him and about their intended use. This obligation to provide the person concerned with such information does not apply when the public interest not to give the information exceeds the interest of the person concerned to obtain that information. The right to obtain information is otherwise subject to the national legal and administrative provisions of Contracting Party where the request for information is made.

The Customs Administration that has provided the personal data concerned will be consulted before a decision on a request for information by a person concerned is taken. If the request for information is refused, the person concerned shall have a remedy. If the data appear to be inaccurate, not up to date or excessive, they will be rectified or erased. If the data have been communicated to other bodies or persons, these shall be informed of the rectification or erasure.

6. If investigations based on personal data exchanged under this Agreement cause damage to a natural person, the Customs Administration that has used these personal data is responsible for this damage according to the national legal and administrative provisions of that Contracting Party. That Customs Administration can not disclaim the damage by stating that the damage has been caused by the Customs Administration providing the personal data concerned.

7. Personal data transmitted under this Agreement shall only be kept as long as necessary to achieve the purposes for which these data are exchanged. When providing personal data under this Agreement, either Customs Administration shall specify any specific time limits for erasure of these personal data according to its national legal and administrative provisions.

8. The Customs Administration shall record the transmission and receipt of personal data under this Agreement.

9. The Customs Administration shall take appropriate security measures to protect personal data exchanged under this Agreement from unauthorised access, alteration or dissemination.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE ROYAUME
DES PAYS-BAS RELATIF À L'ASSISTANCE ADMINISTRATIVE
MUTUELLE POUR L'APPLICATION APPROPRIÉE DES LOIS
DOUANIÈRES ET POUR LA PRÉVENTION, L'INVESTIGATION
ET LA LUTTE CONTRE LES DÉLITS DOUANIERS**

La République d'Estonie et le Royaume des Pays-Bas, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Considérant que les infractions à la législation douanière portent préjudice à leurs intérêts économiques, fiscaux, sociaux, culturels et commerciaux;

Considérant qu'il importe de déterminer avec exactitude les droits de douane et autres impôts perçus sur l'importation ou l'exportation et d'appliquer correctement les dispositions concernant les interdictions, restrictions et contrôles;

Reconnaissant la nécessité d'une coopération internationale dans les questions liées à l'application et au respect de leurs législations douanières;

Considérant que le trafic transfrontières de stupéfiants et de substances psychotropes constitue un danger particulier pour la santé publique et la société;

Convaincus que les mesures contre les infractions douanières peuvent devenir plus efficaces grâce à une étroite collaboration entre leurs Administrations des douanes, fondée sur de claires dispositions légales;

Eu égard aux instruments pertinents du Conseil de coopération douanière et notamment à la Recommandation sur l'assistance mutuelle administrative du 5 décembre 1953;

Vu également les conventions internationales qui contiennent des instructions sur les interdictions, les restrictions et les mesures spéciales de contrôle de certaines marchandises spécifiques;

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER. DÉFINITIONS*Article premier*

Aux fins du présent Accord :

1. L'expression « Administration des douanes » s'entend :

Pour la République d'Estonie, du Service national des douanes ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement assurées par ledit Service;

Pour le Royaume des Pays-Bas, de l'administration centrale chargée de l'application de la législation douanière;

2. L'expression « législation douanière » s'entend des dispositions législatives et administratives applicables ou imposables par les Administrations des douanes des deux Parties contractantes en ce qui concerne l'importation, l'exportation, le transbordement, le transit, le stockage et la circulation des marchandises,

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juin 1996 par notification, conformément à l'article 20.

y compris les dispositions légales et administratives relatives aux interdictions, restrictions et autres contrôles similaires sur le mouvement des articles contrôlés aux frontières nationales;

3. Les mots « infraction douanière » s'entendent de toute violation de la législation douanière telle qu'elle est définie par la législation nationale de chaque Partie contractante, ainsi que de toute tentative de violation de ladite législation;

4. Le terme « personne » s'entend d'une personne physique ou d'une personne morale;

5. L'expression « fiche signalétique » s'applique aux données concernant une personne physique identifiée ou identifiable;

6. Le terme « informations » s'entend des données, documents, rapports, copies certifiées ou authentifiées desdits documents ou autres communications;

7. Le terme « renseignements » s'entend de toute information qui a été traitée et/ou analysée de façon à fournir des indications concernant une infraction douanière;

8. L'expression « autorités requérantes » s'entend de l'Administration des douanes qui demande une assistance;

9. L'expression « autorités requises » s'entend de l'Administration des douanes à qui l'on demande une assistance.

CHAPITRE II. CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCORD

Article 2

1. Les Parties contractantes, par l'intermédiaire de leurs Administrations des douanes, se fournissent réciproquement une assistance administrative dans les conditions spécifiées dans le présent Accord pour assurer l'application correcte de la législation douanière, pour prévenir les infractions douanières, faire des enquêtes à leur sujet et lutter contre elles.

2. L'assistance prévue au titre du présent Accord par l'une ou l'autre Partie contractante est fournie conformément à sa législation et à ses dispositions administratives nationales et dans les limites de la compétence et des ressources disponibles de son Administration des douanes.

3. Le présent Accord ne vise que l'assistance administrative mutuelle entre les Parties contractantes. Les dispositions du présent Accord ne donnent pas le droit à une personne privée d'obtenir, de supprimer ou d'exclure une preuve quelle qu'elle soit ou d'entraver l'exécution d'une demande.

4. Si l'assistance sur des questions relevant du présent Accord devait être fournie dans le cadre d'un autre accord de coopération entre les Parties contractantes, les autorités requises indiquent celles qui sont compétentes.

CHAPITRE III. PORTÉE DE L'ASSISTANCE

Article 3

1. Les Administrations des douanes se fournissent réciproquement, soit sur demande soit de leur propre initiative, les informations et renseignements permettant d'assurer une application correcte de la législation douanière et de prévenir les infractions douanières, d'enquêter à leur sujet et de lutter contre elles.

2. L'une ou l'autre Administration des douanes peut, en procédant à des enquêtes au nom de l'autre, agir comme si les enquêtes étaient faites pour son propre compte ou sur demande d'un autre organisme de son propre Etat.

Article 4

1. Sur demande, les autorités requises fournissent toutes les informations sur la législation et les procédures douanières de la Partie contractante, qui présentent un intérêt pour les enquêtes liées à une infraction douanière.

2. L'une ou l'autre Administration des douanes communique, de sa propre initiative et sans délai, les informations disponibles liées à :

a) De nouvelles modalités d'application de la législation douanière qui ont fait la preuve de leur efficacité;

b) De nouvelles tendances, possibilités ou méthodes relevées dans la manière de commettre des infractions douanières.

CHAPITRE IV. EXEMPLES D'ASSISTANCE

Article 5

Sur demande, les autorités requises fournissent aux autorités requérantes les renseignements qui établissent que :

a) Les marchandises qui sont importées sur le territoire douanier de la Partie contractante requérante ont été exportées légalement du territoire douanier de la Partie contractante requise;

b) Les marchandises exportées du territoire douanier de la Partie contractante requérante ont été légalement importées sur le territoire douanier de la Partie contractante requise avec, le cas échéant, l'indication du régime douanier qui a été appliqué aux marchandises.

Article 6

Sur demande, les autorités requises exercent une surveillance spéciale sur :

a) Les personnes connues des autorités requérantes pour avoir commis une infraction à la législation douanière ou soupçonnées de l'avoir fait, en particulier celles qui entrent sur le territoire douanier de la Partie contractante requise et en sortent;

b) Les marchandises transportées ou stockées, notifiées par les autorités requérantes comme pouvant donner lieu à un trafic illicite vers le territoire douanier de la Partie contractante requérante;

c) Les moyens de transport soupçonnés par les autorités requérantes d'être utilisés pour commettre des infractions douanières sur le territoire douanier de la Partie contractante requérante.

Article 7

1. Les Administrations des douanes se fournissent réciproquement, soit sur demande soit de leur propre initiative, des informations et des renseignements sur les transactions, réalisées ou envisagées, qui constituent ou semblent constituer une infraction à la législation douanière.

2. Dans les cas graves, susceptibles d'entraîner des dommages importants pour l'économie, la santé publique, la sécurité publique ou un intérêt vital quelconque de l'autre Partie contractante, les autorités douanières de l'une ou l'autre Partie fournissent sans retard et de leur propre initiative, chaque fois que possible, des informations et des renseignements.

CHAPITRE V. DOSSIERS ET DOCUMENTS

Article 8

1. Les dossiers et documents originaux ne sont demandés que dans les cas où des copies certifiées conformes ne sauraient suffire et ils sont renvoyés le plus rapidement possible; les droits des autorités requises ou de tiers ne sont pas modifiés.

2. Les informations et renseignements devant être échangés dans le cadre du présent Accord sont accompagnés de toutes les précisions pertinentes pour leur interprétation ou leur utilisation.

CHAPITRE VI. EXPERTS ET TÉMOINS

Article 9

Sur demande, les autorités requises autorisent leurs fonctionnaires à comparaître devant un tribunal de l'autre Partie contractante en qualité d'experts et de témoins à propos d'infractions à la législation douanière.

CHAPITRE VII. COMMUNICATION

Article 10

1. L'assistance fournie dans le cadre du présent Accord est échangée directement entre les autorités douanières.

2. Les demandes d'assistance dans le cadre du présent Accord se font par écrit et sont accompagnées de tous documents considérés comme utiles. Lorsque la situation l'exige, les demandes peuvent être également faites oralement, mais dans ce cas, elles doivent être rapidement confirmées par écrit.

3. Les demandes faites conformément au paragraphe 2 du présent article contiennent les précisions suivantes :

- a) Le nom des autorités requérantes;
- b) L'objet et la raison de la demande;
- c) Un rapide exposé du problème, des aspects légaux et de la nature de la procédure;
- d) Les noms et adresses des parties concernées par la procédure, si ceux-ci sont connus;
- e) Une référence à l'article (ou aux articles) du présent Accord.

4. Une demande présentée par l'une ou l'autre Partie contractante visant à ce qu'une procédure déterminée soit appliquée est acceptée sous réserve des dispositions nationales légales et administratives de la Partie contractante requise.

5. Les informations et renseignements mentionnés dans le présent Accord sont communiqués à des fonctionnaires qui sont spécialement désignés à cette fin

par les autorités douanières de chacune des Parties. Une liste des fonctionnaires ainsi désignés est fournie aux autorités douanières de l'autre Partie contractante, conformément au paragraphe 2 de l'article 17 du présent Accord.

CHAPITRE VIII. SUITE DONNÉE AUX DEMANDES

Article 11

Si les autorités requises ne disposent pas des informations demandées, elles entreprennent des recherches pour les obtenir, conformément à la réglementation nationale légale et administrative ou soumettent rapidement la demande à un autre organisme compétent. Ces enquêtes prévoient l'établissement de déclarations faites par les personnes qui sont en mesure de fournir des informations relatives à une infraction à la législation douanière ainsi que par des témoins et des experts.

Article 12

1. Sur demande écrite, les fonctionnaires spécialement désignés par les autorités requérantes peuvent, avec l'autorisation des autorités requises et sous réserve des conditions que ces dernières peuvent imposer, pour le déroulement d'une enquête relative à une infraction douanière :

a) Consulter dans les services des autorités requises les documents, registres et autres données pertinentes en vue d'extraire toute information relative à ladite infraction;

b) Prendre copie des documents, registres et autres données pertinentes au sujet de ladite infraction;

c) Assister à une enquête menée par les autorités requises sur le territoire douanier de la Partie contractante requise, dans la mesure où ladite enquête présente un intérêt pour les autorités requérantes.

2. Lorsque, dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article, des fonctionnaires des autorités requérantes se trouvent sur le territoire de l'autre Partie contractante, ils doivent à tout moment être en mesure de fournir la preuve de leur titre officiel. Pendant leur séjour, ils bénéficient de la même protection que celle accordée aux fonctionnaires douaniers de cette autre Partie contractante, conformément à la législation en vigueur, et sont responsables de toute infraction qu'ils pourraient commettre.

CHAPITRE IX. CARACTÈRE CONFIDENTIEL DES INFORMATIONS

Article 13

1. Les informations ou renseignements communiqués dans le cadre de l'assistance administrative prévue au titre du présent Accord ne sont utilisés qu'aux fins du présent Accord et par les autorités douanières, sauf dans les cas où celles qui fournissent ces informations ont expressément approuvé leur utilisation à d'autres fins ou par d'autres autorités. Les renseignements de ce type ne peuvent, si la législation nationale de la Partie contractante qui les a fournis le prescrit, être utilisés dans les procédures criminelles qu'après l'accord du Procureur ou des autorités judiciaires de la Partie contractante requise.

2. Le présent article n'empêche pas l'utilisation ou la révélation des renseignements lorsqu'il y a obligation de procéder ainsi aux termes de la législation de la

Partie contractante requérante dans le cas de poursuites criminelles. La révélation proposée doit faire l'objet d'une notification préalable.

3. Toute information reçue aux termes du présent Accord est considérée comme confidentielle et bénéficie au moins de la même protection et de la même confidentialité que celles dont jouit le même type d'informations, aux termes de la réglementation nationale légale et administrative de la Partie contractante qui les reçoit.

4. Le présent article ne porte pas atteinte aux obligations contractées par le Royaume des Pays-Bas au titre de la législation de l'Union européenne qui prévoit de fournir des informations à la Commission européenne ou à n'importe laquelle des Administrations des douanes des Etats membres de l'Union européenne. Toute fourniture prévue d'informations sera préalablement notifiée aux autorités douanières de la République d'Estonie.

Article 14

1. Les renseignements personnels échangés dans le cadre du présent Accord sont soumis aux dispositions nationales légales et administratives régissant la protection des données dans chaque Partie contractante. Lesdites dispositions sont pour le moins conformes aux dispositions de l'Annexe au présent Accord qui fait partie intégrante de ce dernier.

2. Aucun renseignement personnel n'est échangé au titre du présent Accord tant que les Parties contractantes n'ont pas adopté des dispositions nationales légales ou administratives nécessaires pour agir en conformité avec le paragraphe 1 du présent article.

3. Dès l'entrée en vigueur pour les deux Parties contractantes de la Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, conclue le 28 janvier 1981 à Strasbourg¹, et des dispositions nationales légales et administratives nécessaires pour mettre en œuvre ladite Convention, les dispositions de la Convention et les dispositions nationales légales et administratives pour mettre en œuvre la Convention s'appliquent aux données à caractère personnel échangées dans le cadre du présent Accord et remplacent les dispositions figurant aux paragraphes 1 et 2 du présent article et à l'Annexe au présent Accord.

4. Aucune des dispositions du présent article et de l'Annexe ne peut être interprétée comme limitant ou affectant d'une autre manière la possibilité pour une Partie contractante d'accorder aux données une protection plus grande que celle stipulée dans le présent Accord.

CHAPITRE X. DÉROGATIONS À L'OBLIGATION D'ASSISTANCE

Article 15

1. Les autorités requises ne peuvent être tenues de fournir l'assistance prévue dans le présent Accord si cette dernière risque de troubler l'ordre public ou de porter atteinte à tout autre intérêt vital de la Partie contractante requise ou entraînerait la violation d'un secret industriel, commercial ou professionnel.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1496, p. 65.

2. Si les autorités requérantes ne sont pas en mesure de donner suite à une demande similaire faite par les autorités requises, elles signalent ce fait dans leur demande.

La suite donnée à une demande de ce genre est laissée à la discrétion des autorités douanières requises.

3. L'assistance peut être retardée par les autorités requises au motif qu'elle entraverait une enquête, des poursuites ou une procédure en cours. Dans ce cas, les autorités requises se consultent avec les autorités requérantes pour déterminer si l'assistance peut être soumise aux conditions imposées par les autorités requises.

4. Lorsque l'assistance est refusée ou retardée, les raisons de ce refus ou de ce retard sont fournies.

CHAPITRE XI. FRAIS

Article 16

1. Les Administrations des douanes renoncent à demander le remboursement des frais entraînés par l'exécution du présent Accord, à l'exception des dépenses et indemnités encourues par les experts et les témoins ainsi que les coûts des interprètes autres que les fonctionnaires, qui seront à la charge des autorités requérantes.

2. Si des dépenses d'une nature spéciale sont ou seront nécessaires pour donner suite à la demande, les autorités douanières se consultent pour déterminer les conditions dans lesquelles suite sera donnée à la demande, ainsi que la manière dont seront répartis les coûts.

CHAPITRE XII. MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD

Article 17

1. Les Administrations des douanes prennent les mesures voulues pour que leurs fonctionnaires chargés des enquêtes sur les infractions à la législation douanière ou de la lutte contre celles-ci entretiennent des relations personnelles et directes entre eux.

2. Les Administrations des douanes décideront de nouveaux arrangements détaillés dans le cadre du présent Accord en vue de faciliter la mise en œuvre de ce dernier.

CHAPITRE XIII. APPLICATION

Article 18

1. Les Administrations des douanes s'efforcent de résoudre d'un commun accord tous les problèmes ou incertitudes résultant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord.

2. Les différends pour lesquels aucune solution n'est trouvée sont réglés par la voie diplomatique.

Article 19

1. En ce qui concerne la République d'Estonie, le présent Accord s'applique à son territoire.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique à son territoire en Europe. Il peut toutefois être étendu, soit entièrement soit après avoir fait l'objet des modifications nécessaires, aux Antilles néerlandaises et/ou à Aruba.

3. Cette extension prend effet à la date spécifiée et convenue dans les notes échangées par la voie diplomatique et elle est soumise aux mêmes modifications et conditions y compris celles relatives à la dénonciation, également spécifiées et convenues dans les notes diplomatiques.

CHAPITRE XIV. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DÉNONCIATION

Article 20

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois après que les Parties contractantes se sont réciproquement notifiées par écrit et par la voie diplomatique que les formalités constitutionnelles internes nécessaires pour l'entrée en vigueur du présent Accord sont terminées.

Article 21

1. Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée mais chaque Partie contractante peut y mettre fin à tout moment après notification par la voie diplomatique.

2. La dénonciation prend effet trois mois à partir de la date de la notification de dénonciation envoyée à l'autre Partie contractante. Les démarches en cours au moment de la dénonciation sont néanmoins poursuivies et menées à leur terme, conformément aux dispositions du présent Accord.

3. Sauf stipulation contraire, la dénonciation du présent Accord ne met pas fin non plus à son application dans les Antilles néerlandaises et/ou à Aruba, si cette extension a été menée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 19.

Article 22

Les Administrations des douanes se réunissent pour réexaminer le présent Accord sur demande ou à la fin des cinq premières années à compter de la date de son entrée en vigueur, sauf si elles s'informent réciproquement par écrit qu'un tel examen n'est pas nécessaire.

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

FAIT à La Haye le 11 octobre 1995 en deux exemplaires originaux dans les langues estonienne, néerlandaise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour la République
d'Estonie :

R. TALVIK

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

J. K. T. POSTMA

ANNEXE

1. Les données à caractère personnel échangées dans le cadre du présent Accord ne peuvent être utilisées qu'aux fins indiquées et conformément aux conditions que l'Administration des douanes qui les fournit peut fixer.

2. Sur demande, les autorités douanières qui reçoivent les données à caractère personnel, informent celles qui les ont fournies de l'utilisation qui en est faite et des résultats obtenus.

3. Les données à caractère personnel ne sont transmises qu'à l'Administration des douanes de l'autre Partie contractante. La transmission de données à caractère personnel à tout autre organisme n'est permise qu'après approbation préalable de l'Administration des douanes fournissant ces données.

4. L'Administration des douanes qui transmet les données à caractère personnel s'assure que les données en question sont exactes; à jour et adéquates par rapport au but pour lequel elles sont fournies. Toutes les interdictions au titre des dispositions nationales légales et administratives de l'une ou l'autre Partie contractante doivent être respectées. S'il apparaît que les données à caractère personnel qui avaient été transmises sont incorrectes ou n'auraient pas dû être fournies, le fait est immédiatement notifié. Les autorités douanières qui ont reçu ces données rectifient ou effacent les données concernées.

5. Sur demande, toute personne intéressée obtient des informations sur les données à caractère personnel qui la concernent et sur leur utilisation envisagée. La présente obligation de fournir à la personne concernée ces renseignements ne s'applique pas lorsqu'il est plus important de protéger l'intérêt public en ne les fournissant pas qu'en donnant satisfaction à la personne concernée. Le droit d'obtenir des informations est par ailleurs régi par les dispositions nationales légales et administratives de la Partie contractante à laquelle la demande d'information est adressée.

Les autorités douanières qui ont fourni les données à caractère personnel en question seront consultées avant qu'une décision sur une demande d'information présentée par la personne concernée soit prise. En cas de refus, celle-ci a un moyen de recours. Si les données semblent inexactes, périmées ou excessives, elles seront rectifiées ou effacées. Si les données ont été communiquées à d'autres organismes ou à d'autres personnes, ces destinataires sont informés de la rectification ou de la suppression.

6. Si les enquêtes fondées sur les données à caractère personnel échangées dans le cadre du présent Accord causent du tort à une personne physique, les autorités douanières qui ont utilisé ces données sont responsables du tort ainsi causé, conformément aux dispositions nationales légales et administratives de la Partie intéressée. Les autorités douanières en cause peuvent contester le tort en déclarant que celui-ci a été causé par les autorités douanières fournissant les données à caractère personnel en question.

7. Les données à caractère personnel transmises dans le cadre du présent Accord ne sont conservées qu'aussi longtemps qu'il est nécessaire pour atteindre les objectifs pour lesquels ces données ont été échangées. Pour la fourniture de données à caractère personnel dans le cadre du présent Accord, les autorités douanières de chaque Partie spécifient un délai précis pour effacer ces données à caractère personnel, conformément aux dispositions légales et administratives de la législation nationale.

8. L'Administration des douanes enregistre la transmission et la réception des données à caractère personnel dans le cadre du présent Accord.

9. L'Administration des douanes prend les mesures de sécurité adéquates pour protéger les données à caractère personnel échangées dans le cadre du présent Accord et empêcher un accès, des modifications ou une diffusion non autorisés.

No. 33493

**ESTONIA
and
NORWAY**

Air Services Agreement (with annex, memorandum of understanding and exchange of notes). Signed at Tallinn on 12 May 1993

Authentic text: English.

Registered by Estonia on 8 January 1997.

**ESTONIE
et
NORVÈGE**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe, mémorandum d'accord et échange de notes). Signé à Tallinn le 12 mai 1993

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Estonie le 8 janvier 1997.

**AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF NORWAY**

The Government of the Kingdom of Norway and the Government of the Republic of Estonia

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

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

For the purpose of this Agreement:

(a) 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 Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Norway, Ministry of Transport and in case of the Republic of Estonia, Ministry of Transport and Communications, or in both cases any person or authority empowered to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities;

¹ Came into force provisionally on 12 May 1993 by signature, and definitively on 29 November 1993 by notification, in accordance with article 22.

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.

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) the term "territory", "air services", "international air service", "airline", and "stop for nontraffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;

(f) "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided;

(g) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2 Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - (b) to make stops in the said territory for nontraffic purposes,
 - (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the

other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3 **Designation of Airlines**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines so designated the appropriate operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. a) The Government of the Kingdom of Norway shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Estonia and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Estonia.

b) The Government of the Republic of Estonia shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Norway and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Norway.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 4

Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:
 - (a) (i) in the case of the Government of the Kingdom of Norway in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Estonia and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Estonia.
 - (ii) in the case of the Government of the Republic of Estonia in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is incorporated and has its principal place of business in Norway.
 - (b) in the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - (c) in the case the airline otherwise fails to operate accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

User Charges

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under its control.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organizations, Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made, Each Contracting Part shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 6 Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inception fees, and other duties or taxes on arriving in the area 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 relieved from the duties, fees, and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an intrnational air service of a designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts, including engines introduced into the territory of a Contracting party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
 - (c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs(1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs(1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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

Article 8

Entry Clearance Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo, and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such a Contracting Party.
2. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into

account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail, and freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 10 **Tariffs**

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for 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 the tariffs of other airlines.
2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties. The designated airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before filling such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from filling, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating on same route.
3. Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1 (g). It shall be filed not less than 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
4. Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one

Contracting Party have given to the aeronautical authorities of the other Contracting Party a written notice of disapproval of the proposed tariff. The notice of disapproval shall be treated as having been given on the date on which it is received by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.
6. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates, as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

When a tariff has been approved without an expiry date, and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force, until the aeronautical authorities of either Contracting Party gives notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended expiry date of the tariff. The aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

7. If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraph (5) and (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.
8. Without prejudice to the application of the provisions of the Air Services Agreement the designated airlines shall be allowed to match (i.e. in price level, conditions, and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties on a specified route between the Republic of Estonia and the Kingdom of Norway, provided that the matching fare is to be applied on the same specified route or on an alternative routing which does not exceed the distance along the said specified route by more than 20 per cent.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that (A) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities and (B) no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 11 **Financial Provisions**

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall on demand—subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitable and in good faith and on a non discriminatory basis, the powers conferred by its laws have the right to convert and remit from the other Contracting Party local revenues in excess of sums locally disbursed.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, and shall not be subjects to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
3. Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

Article 12 **Exchange of Statistics**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline or airlines on the agreed services.

Article 13 **Airline representation**

1. Each Contracting Party grants to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and representatives, including administrative, commercial, and technical personnel, as may be necessary for the requirements of the designated airline or airlines concerned.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local currency.

Article 14

Approval of Flight Schedules

The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used.

The aeronautical authorities of the other Contracting Party shall inform the airline or airlines in writing of their affirmative or negative decision on this matter within thirty (30) days.

Article 15

Aviation Security

1. Each Contracting party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security 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 Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971",² and "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988".³
2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their

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

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

³ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its register or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry on items, baggage, cargo, mail 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16 **Consultations**

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 this Agreement and of its Annexes.
2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18

Conformity with Multilateral Conventions

If a general Multilateral Air Convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such agreement shall prevail.

Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the Multilateral Convention.

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may 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 all cases, the third arbitrator shall be national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph (2) of this Article.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 20 **Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. 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 21 **Registrations**

This Agreement and its Annexes and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22
Entry into Force

This Agreement will enter provisionally into force from the date of signature and definitively from the date when the Contracting Parties will have notified each other by exchange of notes that the requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

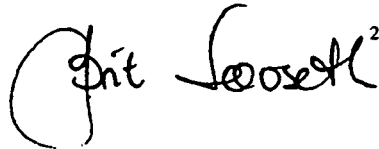
Done, in duplicate, at *Tallinn* this *12 May 1993*

in the English language.

For the Government
of the Republic of Estonia:



For the Government
of the Kingdom of Norway:



¹ Andi Meister.
² Brit Lovseth.

ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Estonia and the Government of the Kingdom of Norway.

1. Points to be operated by the designated airline or airlines of the Government of the Kingdom of Norway:

Points in Norway to Tallinn.

2. Points to be operated by the designated airline or airlines of the Government of the Republic of Estonia:

Points in the Republic of Estonia to Oslo.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE REPUBLIC OF
ESTONIA AND THE KINGDOM OF DENMARK, THE KINGDOM OF
NORWAY AND THE KINGDOM OF SWEDEN

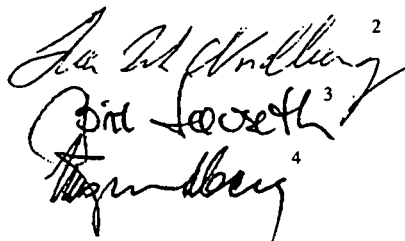
In implementing the Air Services Agreements between the Governments of Denmark, Norway, Sweden and the Government of the Republic of Estonia, the Contracting Parties of the countries concerned have agreed to the following arrangements:

1. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Air Services Agreements not more than one airline of each Contracting Party will be designated to operate between any pair of points.
2. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Air Services Agreements and until the Contracting Parties may agree to do otherwise, each Contracting Party is obliged to exclusively designate airlines, where substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating this airline or in its nationals, or both.

For the Government
of the Republic of Estonia:



For the Governments
of the Kingdoms of Denmark,
Norway and Sweden:



¹ Andi Meister.
² Sven Nordberg.
³ Brit Lovseth.
⁴ Lars Grundberg.

EXCHANGE OF NOTES

I

Your Excellency,

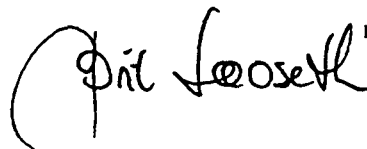
With reference to the Air Services Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Norway and the Government of the Republic of Estonia, I have the honour to notify, that, in accordance with Article 3 of the Agreement the Norwegian Government designates Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) to operate the route specified in the Annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4 of the Agreement, Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) co-operating with AB Aerotransport (ABA) and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) under the style of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services under the Agreement with aircraft, crews, and equipment of either or both of the other two airlines. While services are operated under the style of SAS, services may not be operated by DNL as an individual company.

2. In so far as Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) employs aircraft, crews, and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement will apply to such aircraft, crews, and equipment, as though they were the aircraft, crews, and equipment of Det Norske Luftfartselskap (DNL), and the competent Norwegian authorities and Det Norske Luftfartselskap (A/S DNL) will accept full responsibility under the Agreement therefore.

If the Government of the Republic of Estonia accepts these arrangements, I have the honour to suggest that this letter and your Excellency's reply in the same sense should be regarded as placing on record the understanding of our two Governments on this matter.

A handwritten signature in black ink, reading "Brit Lovseth". The signature is written in a cursive style with a large, sweeping initial "B" on the left.

¹ Brit Lovseth.

II

Your Excellency,

With reference to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Estonia and the Government of the Kingdom of Norway, signed at *Tallinn*..... today ("the Agreement"), I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Republic of Estonia designates *SSC Estonian Air*..... to operate the route specified in the Annex attached to the Agreement.

On behalf of my Government I have the honour to simultaneously acknowledge to notification given by the Government of the Kingdom of Norway in a Note of today's date of your Government's corresponding designation of Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

I have furthermore the honour to advise you that the Government of the Republic of Estonia is prepared to accept the understanding set forth in Your Note concerning the designation of Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

I would further advise you that the Government of the Republic of Estonia acknowledges the Danish and Swedish participation in the Scandinavian Airlines System (SAS) as equivalent to Norwegian participation for the purpose of meeting the requirements of effective control and incorporation and principal place of business under Article 3 of the Agreement.

Please accept, Your Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.



¹ Andi Meister.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NOR-
VÈGE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement de la République d'Estonie,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un Accord conforme à ladite Convention en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord,

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux Annexes ou à la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume de Norvège, du Ministère des transports et en ce qui concerne la République d'Estonie, du Ministère des transports et des communications, ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les expressions « territoire », « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement y relatif;

f) Le terme « Annexe » s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'arti-

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 12 mai 1993 par la signature, et à titre définitif le 29 novembre 1993 par notification, conformément à l'article 22.

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.

cle 18 du présent Accord. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'Annexe;

g) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances fixées par les autorités à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

- a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) Y faire escale aux points indiqués dans l'Annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 du présent article.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à la ou aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s).

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en

mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. a) Le Gouvernement du Royaume de Norvège a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré en Estonie et que ladite entreprise de transport aérien est une société qui a son siège en Estonie;

b) Le Gouvernement de la République d'Estonie a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré en Norvège et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège en Norvège.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS ET CONDITIONS Y RELATIVES

1. Chaque Partie contractante a le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) i) En ce qui concerne le Gouvernement du Royaume de Norvège, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré en Estonie, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège en Estonie;

ii) En ce qui concerne le Gouvernement de la République d'Estonie, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré en Norvège, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège en Norvège;

b) Si cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre

Partie contractante. Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite de consultation.

Article 5

REDEVANCES D'USAGE

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes.

Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est de façon raisonnable liée au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de son autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces compagnies. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 6

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient exportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien

international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 7

STOCKAGE DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD ET DES PROVISIONS

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance des autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 8

FORMALITÉS D'ADMISSION

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes, pour elle-même et pour ses équipages, ses passagers, ses marchandises et le courrier, respecte les lois et réglementations de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le passage en douane, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

2. Les passagers qui traversent le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle de l'im-

migration très simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes indiquées, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière (ou ces dernières) assure.

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 10

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes. Ces entreprises peuvent consulter d'autres entreprises de transport aérien exploitant la totalité ou une partie de la même route, avant de fixer ces tarifs. Toutefois, une entreprise de transport aérien désignée ne peut être empêchée de fixer ses tarifs pas plus que les autorités aéronautiques des Parties contractantes d'approuver lesdits tarifs si ladite entreprise de transport aérien n'a pu obtenir l'accord des autres entreprises de transport aérien désignées sur ces tarifs ou si aucune autre entreprise de transport aérien désignée n'exploite la même route.

3. Tout tarif proposé par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport vers une région de l'autre Partie contractante ou en provenance de ladite région est déposé auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée qui demande l'approbation des tarifs sous une forme permettant aux autorités aéronautiques de demander séparément les précisions mentionnées à l'alinéa g de l'article premier. Ledit tarif est déposé 30 jours au moins (ou une période plus courte sur laquelle peuvent se mettre d'accord les autorités aéronautiques des Parties contractantes), avant son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé

auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités.

4. Tout tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à n'importe quel moment et, à condition qu'il ait été proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, il est réputé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que dans les 30 jours (ou une période plus courte qui peut être décidée par les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date de réception, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aient donné aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et par écrit un avis exprimant leur désapprobation du tarif proposé. Cette notification de désapprobation est considérée comme ayant été donnée à la date à laquelle elle est reçue par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de désapprobation est donnée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent conjointement déterminer le tarif. A cette fin, une Partie contractante peut, dans les 30 jours suivant l'envoi de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, lesquelles négociations ont lieu dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit cette demande écrite.

6. En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent accompagner leur approbation de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il soit retiré par la ou les entreprises de transport aérien concernées avec l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ou à moins qu'un tarif de remplacement ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou sans qu'un nouveau tarif ait été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante notifient la fin de leur approbation. Une telle notification doit être donnée 90 jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent, dans les 30 jours suivant la réception de ladite notification, demander des consultations afin de déterminer conjointement un tarif de remplacement. Ces consultations doivent avoir lieu dans les 30 jours suivant la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit ladite demande écrite.

7. Si un tarif n'a pas reçu l'approbation des autorités aéronautiques d'une Partie contractante et si les autorités des Parties contractantes n'ont pu conjointement déterminer un tarif conformément aux paragraphes 5 et 6 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

8. Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Accord relatif aux services aériens, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à s'aligner (c'est-à-dire niveau des prix, conditions et dates d'expiration) sur tout tarif dûment approuvé et pratiqué par une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes sur une route indiquée entre la République d'Estonie et le Royaume de Norvège, à condition qu'un montant adéquat soit appliqué sur la même route indiquée ou sur une autre route qui ne dépasse pas la distance le long de ladite route spécifiée de plus de 20 pour cent.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de garantir que A) les tarifs imposés et collectés sont conformes aux tarifs acceptés par les deux autorités aéronautiques et B) qu'aucune entreprise de transport aérien n'accorde un rabais sur une portion de ces tarifs directement ou indirectement.

Article 11

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante peut, sous réserve du droit de l'autre Partie contractante, à exercer équitablement et honnêtement et sur une base non discriminatoire, les pouvoirs conférés par sa législation — convertir et transférer dans son pays l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont entrepris sur la base des taux de change officiels pour les paiements courants, ou en l'absence de ces taux officiels, au taux de change du marché prévalant pour les paiements courants et ne sont soumis à aucune charge excepté celles normalement perçues par les banques qui effectuent ces conversions et ces transferts.

3. Dans tous les cas où le système de paiement entre les deux Parties contractantes est régi par un accord spécial, ce dernier s'applique.

Article 12

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien sur les services convenus.

Article 13

REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique, nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée ou des entreprises de transport aérien concernées.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chacune des Parties contractantes a le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante de vendre et celui de n'importe quelle personne d'acheter ces prestations en monnaie locale.

Article 14

APPROBATION DES HORAIRES

L'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) par une Partie contractante soumet pour approbation ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Le programme contient en particulier les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante informent la ou les entreprises de transport aérien par écrit de leur décision positive ou négative sur la question dans les trente (30) jours.

Article 15

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a vis-à-vis de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites forme partie intégrante du présent Accord. En particulier, chaque Partie contractante s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971², ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988³.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être requis d'observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant le séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que

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

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

³ *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages et les marchandises, y compris les bagages de soute, et les produits à bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 16

CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de ses Annexes.

2. Chaque Partie contractante peut demander qu'aient lieu des consultations, pouvant se faire directement ou par correspondance, qui commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes en conviennent autrement.

Article 17

AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions, soit par correspondance, débute dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur une fois approuvée conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications peuvent être apportées aux Annexes au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 18

CONFORMITÉ AVEC DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une Convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de cet accord l'emportent.

Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 16 du présent Accord, afin de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de la Convention multilatérale.

Article 19

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou bien le différend est, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers, fait fonction de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage sera organisé. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour cette raison fixe le rendez-vous.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise au titre du paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cette situation, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou privilège qu'elle a accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

Article 20

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expi-

ration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et ses Annexes ainsi que toute modification ultérieure sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre provisoirement en vigueur à partir de la date de la signature et définitivement à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se notifient par un échange de lettres que les formalités requises par chaque Partie contractante pour l'entrée en vigueur du présent Accord sont accomplies.

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

FAIT en double exemplaire en langue anglaise à Tallinn, le 12 mai 1993.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :
ANDI MEISTER

Pour le Gouvernement
du Royaume de Norvège :
BRIT LOVSETH

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE

1. Points à exploiter par la ou les entreprises(s) de transport aérien désignée(s) du Gouvernement du Royaume de Norvège

Points en Norvège à Tallinn

2. Points à exploiter par la ou les entreprises(s) de transport aérien désignée(s) du Gouvernement de la République d'Estonie :

Points en République d'Estonie à Oslo.

**MÉ MORANDUM D'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET
LE ROYAUME DU DANEMARK, LE ROYAUME DE NORVÈGE ET LE
ROYAUME DE SUÈDE**

Pour la mise en œuvre de l'Accord relatif aux services aériens entre les Gouvernements du Danemark, de la Norvège et de la Suède et le Gouvernement de la République d'Estonie, les Parties contractantes des pays concernés sont convenues des dispositions suivantes :

1. Nonobstant les dispositions de l'article 3 des Accords relatifs aux services aériens, une entreprise de transport aérien au plus de chacune des Parties contractantes sera désignée pour travailler entre deux points quelconques.

2. Nonobstant les dispositions de l'article 3 des Accords relatifs aux services aériens, et jusqu'au moment où les Parties contractantes pourraient convenir d'agir différemment, chaque Partie contractante est tenue de désigner exclusivement les entreprises de transport aérien dans lesquelles un pourcentage important de la propriété et du contrôle réel relève de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses nationaux ou des deux.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

ANDI MEISTER

Pour le Gouvernement
des Royaumes du Danemark,
de Norvège et de Suède :

SVEN NORDBERG

BRIT LOVSETH

LARS GRUNDBERG

ÉCHANGE DE NOTES

I

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens signé aujourd'hui entre le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement de la République d'Estonie, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 de l'Accord, le Gouvernement norvégien désigne Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) comme entreprise de transport aérien chargée d'exploiter la route spécifiée dans l'Annexe audit Accord.

A cet égard, je tiens, au nom de mon Gouvernement, à confirmer l'arrangement suivant :

1. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 de l'Accord, Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) qui opère en association avec les compagnies AB Aero-transport (ABA) et Det Danske Luftfartselskab (A/S) (DDL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), peut utiliser, pour exploiter les services convenus en vertu de l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des deux autres entreprises de transport aérien, ou aux deux. Lorsque des services sont assurés sous l'emblème SAS, ils ne peuvent l'être par DNL en tant que compagnie distincte.

2. Dans la mesure où la compagnie Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) utilise des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres entreprises de transport aérien qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions du présent Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenait à la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL) et les autorités norvégiennes compétentes ainsi que la Det Norske Luftfartselskap (A/S DNL) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins du présent Accord.

Si les présents arrangements ont l'agrément de la République d'Estonie, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse affirmative soient considérées comme consignant l'Accord de nos deux Gouvernements en la matière.

BRIT LOVSETH

II

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement du Royaume de Norvège, signé ce jour à Tallinn (« l'Accord »), j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 de l'Accord, le Gouvernement de la République d'Estonie désigne SSC Estonian Air comme entreprise de transport aérien chargée d'exploiter la route spécifiée dans l'Annexe attachée audit Accord.

Au nom de mon Gouvernement, je suis par ailleurs heureux d'accuser réception de la notification donnée par le Gouvernement du Royaume de Norvège dans une note en date de ce jour de la désignation correspondante de la compagnie Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

J'ai en outre l'honneur de vous informer que le Gouvernement de la République d'Estonie est prêt à accepter les arrangements proposés dans votre note concernant la désignation de Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

Par ailleurs, je me permets de vous signaler que le Gouvernement de la République d'Estonie prend en compte la participation danoise et suédoise dans le Scandinavian Airlines System (SAS) en tant qu'équivalent de la participation norvégienne pour remplir les conditions requises en ce qui concerne le contrôle réel, l'enregistrement et le siège principal de l'entreprise de transport aérien aux termes de l'article 3 dudit Accord.

Veuillez agréer, etc.

ANDI MEISTER

No. 33494

**ESTONIA
and
LATVIA**

Convention for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital (with exchange of letters). Signed at Tallinn on 14 May 1993

Authentic text: English.

Registered by Estonia on 8 January 1997.

**ESTONIE
et
LETONIE**

Convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (avec échange de lettres). Signée à Tallinn le 14 mai 1993

Texte authentique : anglais.

Enregistrée par l'Estonie le 8 janvier 1997.

**CONVENTION¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE
REPUBLIC OF LATVIA FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE
TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION
WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME AND ON CAPITAL**

—————

The Government of the Republic of Estonia and the Government of the Republic of Latvia, desiring to conclude a Convention for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital, have agreed as follows:

Article 1

PERSONAL SCOPE

This Convention shall apply to persons who are residents of one or both of the Contracting States.

Article 2

TAXES COVERED

1. This Convention shall apply to taxes on income and on capital imposed on behalf of a Contracting State or of its political subdivisions or local authorities, irrespective of the manner in which they are levied.

2. There shall be regarded as taxes on income and on capital all taxes imposed on total income, on total capital, or on elements of income or of capital, including taxes on gains from the alienation of movable or immovable property, as well as taxes on capital appreciation.

3. The existing taxes to which the Convention shall apply are, in particular:

a) in Estonia:

- (i) the personal income tax (üksikisiku tulumaks);
- (ii) the corporate income tax (ettevõtte tulumaks);
- (iii) the licence tax (tegevusloa maks);
(hereinafter referred to as "Estonian tax");

¹ Came into force on 31 December 1993 by notification, in accordance with article 30.

- b) in Latvia:
- (i) the profits tax (peļņas nodoklis);
 - (ii) the personal income tax (iedzīvotāju ienākuma nodoklis);
 - (iii) the property tax (īpašuma nodoklis);
(hereinafter referred to as "Latvian tax");

4. The Convention shall apply also to any identical or substantially similar taxes which are imposed after the date of signature of the Convention in addition to, or in place of, the existing taxes. The competent authorities of the Contracting States shall notify each other of any significant changes which have been made in their respective taxation laws.

Article 3

GENERAL DEFINITIONS

1. For the purposes of this Convention, unless the context otherwise requires:

- a) the term "Estonia" means the Republic of Estonia and, when used in the geographic sense, means the territory of Estonia and any other area adjacent to the territorial waters of Estonia within which, under the laws of Estonia and in accordance with international law, the rights of Estonia may be exercised with respect to the sea bed and its subsoil and their natural resources;
- b) the term "Latvia" means the Republic of Latvia and, when used in the geographic sense, means the territory of the Republic of Latvia and any other area adjacent to the territorial waters of the Republic of Latvia within which, under the laws of the Republic of Latvia and in accordance with international law, the rights of Latvia may be exercised with respect to the sea bed and its subsoil and their natural resources;
- c) the term "person" includes an individual, a company and any other body of persons;
- d) the term "company" means any body corporate or any entity which is treated as a body corporate for tax purposes;
- e) the terms "enterprise of a Contracting State" and "enterprise of the other Contracting State" mean respectively an enterprise carried on by a resident of a Contracting State and an enterprise carried on by a resident of the other Contracting State;

- f) the term "national" means:
 - (i) any individual possessing the nationality of a Contracting State;
 - (ii) any legal person, partnership or association deriving its status as such from the laws in force in a Contracting State;
- g) the term "international traffic" means any transport by a ship, aircraft, rail-transport vehicle or road vehicle operated by an enterprise of a Contracting State, except when the ship, aircraft, rail-transport vehicle or road vehicle is operated solely between places in the other Contracting State;
- h) the term "competent authority" means:
 - (i) in Estonia, the Minister of Finance and his authorised representative;
 - (ii) in Latvia, the Minister of Economic Reforms, the Head of State Finance Inspectorate and their authorised representatives.

2. As regards the application of the Convention by a Contracting State any term not defined therein shall, unless the context otherwise requires, have the meaning which it has under the law of that State concerning the taxes to which the Convention applies.

Article 4

RESIDENT

1. For the purposes of this Convention, the term "resident of a Contracting State" means any person who, under the laws of that State, is liable to tax therein by reason of his domicile, residence, place of management, place of incorporation or any other criterion of a similar nature. However, this term does not include any person who is liable to tax in that State in respect only of income from sources in that State or capital situated therein. The term "resident of a Contracting State" shall also include the Government of that State itself, its political subdivisions and local authorities and any agency or wholly-owned entity of such State, political subdivision or local authority that is established under the laws in that State.

2. Where by reason of the provisions of paragraph 1 an individual is a resident of both Contracting States, then his status shall be determined as follows:

- a) he shall be deemed to be a resident of the State in which he has a permanent home available to him; if he has a permanent home available to him in both States, he shall be deemed to be a resident of the State with which his personal and economic relations are closer (centre of vital interests);

- b) if the State in which he has his centre of vital interests cannot be determined, or if he has not a permanent home available to him in either State, he shall be deemed to be a resident of the State in which he has an habitual abode;
- c) if he has an habitual abode in both States or in neither of them, he shall be deemed to be a resident of the State of which he is a national;
- d) if he is a national of both States or of neither of them, the competent authorities of the Contracting States shall settle the question by mutual agreement.

3. Where by reason of the provisions of paragraph 1 a person other than an individual is a resident of both Contracting States, then it shall be deemed to be a resident of the State under the laws of which it derives its status as such.

Article 5

PERMANENT ESTABLISHMENT

1. For the purposes of this Convention, the term "permanent establishment" means a fixed place of business through which the business of an enterprise is wholly or partly carried on.

2. The term "permanent establishment" includes especially:

- a) a place of management;
- b) a branch;
- c) an office;
- d) a factory;
- e) a workshop, and
- f) a mine, an oil or gas well, a quarry or any other place of extraction of natural resources.

3. A building site or construction or installation project constitutes a permanent establishment only if it lasts more than six months.

4. Notwithstanding the preceding provisions of this Article, the term "permanent establishment" shall be deemed not to include:

- a) the use of facilities solely for the purpose of storage, display or delivery of goods or merchandise belonging to the enterprise;

- b) the maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of storage, display or delivery;
- c) the maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of processing by another enterprise;
- d) the maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of purchasing goods or merchandise or of collecting information, for the enterprise;
- e) the maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of carrying on, for the enterprise, any other activity of a preparatory or auxiliary character;
- f) the maintenance of a fixed place of business solely for any combination of activities mentioned in subparagraphs a) to e), provided that the overall activity of the fixed place of business resulting from this combination is of a preparatory or auxiliary character.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, where a person — other than an agent of an independent status to whom paragraph 6 applies — is acting on behalf of an enterprise and has, and habitually exercises, in a Contracting State an authority to conclude contracts in the name of the enterprise, that enterprise shall be deemed to have a permanent establishment in that State in respect of any activities which that person undertakes for the enterprise, unless the activities of such person are limited to those mentioned in paragraph 4 which, if exercised through a fixed place of business, would not make this fixed place of business a permanent establishment under the provisions of that paragraph.

6. An enterprise shall not be deemed to have a permanent establishment in a Contracting State merely because it carries on business in that State through a broker, general commission agent or any other agent of an independent status, provided that such persons are acting in the ordinary course of their business. However, when the activities of such an agent are devoted wholly or almost wholly on behalf of that enterprise, he will not be considered an agent of an independent status within the meaning of that paragraph.

7. The fact that a company which is a resident of a Contracting State controls or is controlled by a company which is a resident of the other Contracting State, or which carries on business in that other State (whether through a permanent establishment or otherwise), shall not of itself constitute either company a permanent establishment of the other.

Article 6**INCOME FROM IMMOVABLE PROPERTY**

1. Income derived by a resident of a Contracting State from immovable property (including income from agriculture or forestry) situated in the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. The term "immovable property" shall have the meaning which it has under the law of the Contracting State in which the property in question is situated. The term shall in any case include property accessory to immovable property, options or similar rights in respect of immovable property, livestock and equipment used in agriculture and forestry, rights to which the provisions of general law respecting landed property apply, usufruct of immovable property and rights to variable or fixed payments as consideration for the working of, or the right to work, mineral deposits, sources and other natural resources; ships, boats and aircraft shall not be regarded as immovable property.

3. The provisions of paragraph 1 shall apply to income derived from the direct use, letting, or use in any other form of immovable property, as well as profits on the alienation of immovable property.

4. The provisions of paragraphs 1 and 3 shall also apply to the income from immovable property of an enterprise and to income from immovable property used for the performance of independent personal services.

Article 7**BUSINESS PROFITS**

1. The profits of an enterprise of a Contracting State shall be taxable only in that State unless the enterprise carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein. If the enterprise carries on business as aforesaid, the profits of the enterprise may be taxed in the other State but only so much of them as is attributable to that permanent establishment.

2. Subject to the provisions of paragraph 3, where an enterprise of a Contracting State carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, there shall in each Contracting State be attributed to that permanent establishment the profits which it might be expected to make if it were a distinct and separate enterprise engaged in the same or similar activities under the same or similar conditions and dealing wholly independently with the enterprise of which it is a permanent establishment.

3. In determining the profits of a permanent establishment, there shall be allowed as deductions expenses otherwise deductible which are incurred for the purposes of the permanent establishment, including executive and general administrative expenses so incurred, whether in the State in which the permanent establishment is situated or elsewhere.

4. Insofar as it has been customary in a Contracting State to determine the profits to be attributed to a permanent establishment on the basis of an apportionment of the total profits of the enterprise to its various parts, nothing in paragraph 2 shall preclude that Contracting State from determining the profits to be taxed by such an apportionment as may be customary; the method of apportionment adopted shall, however, be such that the result shall be in accordance with the principles contained in this Article.

5. No profits shall be attributed to a permanent establishment by reason of the mere purchase by that permanent establishment of goods or merchandise for the enterprise.

6. For the purposes of the preceding paragraphs, the profits to be attributed to the permanent establishment shall be determined by the same method year by year unless there is good and sufficient reason to the contrary.

7. Where profits include items of income which are dealt with separately in other Articles of this Convention, then the provisions of those Articles shall not be affected by the provisions of this Article.

Article 8

INTERNATIONAL TRANSPORT

1. Profits of an enterprise of a Contracting State from the operation of ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles in international traffic shall be taxable only in that State.

2. The provisions of paragraph 1 shall also apply to income of an enterprise that operates ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles in international traffic that is derived from the use, maintenance or rental of containers (including trailers, barges and related equipment for the transport of containers) used for the transportation of goods or merchandise in international traffic.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall also apply to profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 9**ASSOCIATED ENTERPRISES****1. Where**

- a) an enterprise of a Contracting State participates directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of the other Contracting State, or
- b) the same persons participate directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of a Contracting State and an enterprise of the other Contracting State,

and in either case conditions are made or imposed between the two enterprises in their commercial or financial relations which differ from those which would be made between independent enterprises, then any profits which would, but for those conditions, have accrued to one of the enterprises, but, by reason of those conditions, have not so accrued, may be included in the profits of that enterprise and taxed accordingly.

2. Where a Contracting State includes in the profits of an enterprise of that State — and taxes accordingly — profits on which an enterprise of the other Contracting State has been charged to tax in that other State and the profits so included are profits which would have accrued to the enterprise of the first-mentioned State if the conditions made between the two enterprises had been those which would have been made between independent enterprises, then that other State shall make an appropriate adjustment to the amount of the tax charged therein on those profits. In determining such adjustment, due regard shall be had to the other provisions of this Convention and the competent authorities of the Contracting States shall if necessary consult each other.

Article 10**DIVIDENDS**

1. Dividends paid by a company which is a resident of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall be taxable only in that other State if the recipient of the dividends

- a) is a company (other than a partnership);
- b) is the beneficial owner of these dividends, and
- c) holds directly shares representing at least 25 per cent of the capital and the voting power of the company paying the dividends.

2. Dividends, other than those referred to in paragraph 1, paid by a company which is a resident of a Contracting State to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State. However, such dividends may also be taxed in the Contracting State of which the company paying the dividends is a resident and according to the laws of that State, but if the recipient is the beneficial owner of the dividends the tax so charged shall not exceed 15 per cent of the gross amount of the dividends. The competent authorities of the Contracting States may by mutual agreement settle the mode of application of this limitation.

3. Paragraphs 1 and 2 shall not affect the taxation of the company in respect of the profits out of which the dividends are paid.

4. The term "dividends" as used in this Article means income from shares or other rights, not being debt-claims, participating in profits, as well as income from other corporate rights which is subjected to the same taxation treatment as income from shares by the laws of the State of which the company making the distribution is a resident.

5. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the beneficial owner of the dividends, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State of which the company paying the dividends is a resident, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the holding in respect of which the dividends are paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

6. Where a company which is a resident of a Contracting State derives profits or income from the other Contracting State, that other State may not impose any tax on the dividends paid by the company, except insofar as such dividends are paid to a resident of that other State or insofar as the holding in respect of which the dividends are paid is effectively connected with a permanent establishment or a fixed base situated in that other State, nor subject the company's undistributed profits to a tax on the company's undistributed profits, even if the dividends paid or the undistributed profits consist wholly or partly of profits or income arising in such other State.

Article 11

INTEREST

1. Interest arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State who is the beneficial owner of the interest shall be taxable only in that other State.

2. The term "interest" as used in this Article means income from debt-claims of every kind, whether or not secured by mortgage and in particular, income from government securities and income from bonds or debentures, including premiums and prizes attaching to such securities, bonds or debentures. Penalty charges for late payment shall not be regarded as interest for the purpose of this Article.

3. The provisions of paragraph 1 shall not apply if the beneficial owner of the interest, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State in which the interest arises, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the debt-claim in respect of which the interest is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

4. Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner or between both of them and some other person, the amount of the interest, having regard to the debt-claim for which it is paid, exceeds the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this Article shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess part of the payments shall remain taxable according to the laws of each Contracting State, due regard being had to the other provisions of this Convention.

Article 12

ROYALTIES

1. Royalties arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State who is the beneficial owner of these royalties shall be taxable only in that other State.

2. The term "royalties" as used in this Article means payments of any kind received as a consideration for the use of, or the right to use, any copyright of literary, artistic or scientific work including cinematograph films, any patent, trade mark, design or model, plan, secret formula or process, or for the use of, or the right to use, industrial, commercial, or scientific equipment, or for information concerning industrial, commercial or scientific experience.

3. The provisions of paragraph 1 shall not apply if the beneficial owner of the royalties, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State in which the royalties arise, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein,

and the right or property in respect of which the royalties are paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

4. Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner or between both of them and some other person, the amount of the royalties, having regard to the use, right or information for which they are paid, exceeds the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this Article shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess part of the payments shall remain taxable according to the laws of each Contracting State, due regard being had to the other provisions of this Convention.

Article 13

CAPITAL GAINS

1. Gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of immovable property referred to in Article 6 and situated in the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. Gains from the alienation of movable property forming part of the business property of a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State or of movable property pertaining to a fixed base available to a resident of a Contracting State in the other Contracting State for the purpose of performing independent personal services, including such gains from the alienation of such a permanent establishment (alone or with the whole enterprise) or of such fixed base, may be taxed in that other State.

3. Gains derived by an enterprise of a Contracting State operating ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles in international traffic from the alienation of such ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles operated in international traffic, of movable property pertaining to the operation of such ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles or of containers (including trailers, barges and related equipment for the transport of containers) used for the transportation of goods or merchandise in international traffic, shall be taxable only in that State.

4. Gains from the alienation of any property other than that referred to in paragraphs 1, 2 and 3, shall be taxable only in the Contracting State of which the alienator is a resident.

5. Notwithstanding the provisions of paragraph 4, gains from the alienation of any property derived by an individual who has been a resident of a Contracting State and who has become a resident of the other Contracting State may be taxed in the first-

mentioned State if the alienation occurs at any time during a ten year period following the date on which the individual ceased to be a resident of the first-mentioned State.

Article 14

INDEPENDENT PERSONAL SERVICES

1. Income derived by a resident of a Contracting State in respect of professional services or other activities of an independent character shall be taxable only in that State unless he has a fixed base regularly available to him in the other Contracting State for the purpose of performing his activities. If he has such a fixed base, the income may be taxed in the other State but only so much of it as is attributable to that fixed base.

2. The term "professional services" includes especially independent scientific, literary, artistic, educational or teaching activities as well as the independent activities of physicians, lawyers, engineers, architects, dentists and accountants.

Article 15

DEPENDENT PERSONAL SERVICES

1. Subject to the provisions of Articles 16, 18 and 19, salaries, wages and other similar remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment shall be taxable only in that State unless the employment is exercised in the other Contracting State. If the employment is so exercised, such remuneration as is derived therefrom may be taxed in that other State.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment exercised in the other Contracting State shall be taxable only in the first-mentioned State if:

- a) the recipient is present in the other State for a period or periods not exceeding in the aggregate 183 days in any twelve month period commencing or ending in the fiscal year concerned, and
- b) the remuneration is paid by, or on behalf of, an employer who is not a resident of the other State, and
- c) the remuneration is not borne by a permanent establishment or a fixed base which the employer has in the other State.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this Article, remuneration derived in respect of an employment exercised aboard a ship, aircraft, rail-transport vehicle or road vehicle operated in international traffic by an enterprise of a Contracting State, may be taxed in that State.

Article 16

DIRECTORS' FEES

Directors' fees and other similar payments derived by a resident of a Contracting State in his capacity as a member of the board of directors of a company or any other legal person which is a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State.

Article 17

ARTISTES AND SPORTSMEN

1. Notwithstanding the provisions of Articles 14 and 15, income derived by a resident of a Contracting State as an entertainer, such as a theatre, motion picture, radio or television artiste, or a musician, or as a sportsman, from his personal activities as such exercised in the other Contracting State, may be taxed in that other State.

2. Where income in respect of personal activities exercised by an entertainer or a sportsman in his capacity as such accrues not to the entertainer or sportsman himself but to another person, that income may, notwithstanding the provisions of Articles 7, 14 and 15, be taxed in the Contracting State in which the activities of the entertainer or sportsman are exercised.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply to income derived from activities exercised in a Contracting State by an entertainer or a sportsman if the visit to that State is wholly or mainly supported by public funds of the other Contracting State, or a political subdivision or a local authority thereof. In such case, the income derived from these activities shall be taxable according to the provisions of Article 7, 14 or 15, as the case may be.

Article 18

PENSIONS

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of Article 19, pensions and other similar remuneration paid to a resident of a Contracting State in consideration of past employment shall be taxable only in that State.

Article 19**GOVERNMENT SERVICE**

1. a) Remuneration, other than a pension, paid by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof to an individual in respect of dependent personal services rendered to that State or subdivision or authority shall be taxable only in that State.
- b) However, such remuneration shall be taxable only in the other Contracting State if the services are rendered in that State and the individual is a resident of that State who:
 - (i) is a national of that State, or
 - (ii) did not become a resident of that State solely for the purpose of rendering the services.
2. a) Any pension paid by, or out of funds created by, a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to that State or subdivision or authority shall be taxable only in that State.
- b) However, such pension shall be taxable only in the other Contracting State if the individual is a resident of, and a national of, that State.
3. The provisions of Articles 15, 16 and 18 shall apply to remuneration and pensions in respect of services rendered in connection with a business carried on by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof.

Article 20**STUDENTS**

Payments which a student, apprentice or trainee who is or was immediately before visiting a Contracting State a resident of the other Contracting State and who is present in the first-mentioned State solely for the purpose of his education or training receives for the purpose of his maintenance, education or training shall not be taxed in that State, provided that such payments arise from sources outside that State.

Article 21**OTHER INCOME**

1. Items of income of a resident of a Contracting State, wherever arising, not dealt with in the foregoing Articles of this Convention shall be taxable only in that State.

2. The provisions of paragraph 1 shall not apply to income, other than income from immovable property as defined in paragraph 2 of Article 6, if the recipient of such income, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the right or property in respect of which the income is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

Article 22

CAPITAL

1. Capital represented by immovable property referred to in Article 6, owned by a resident of a Contracting State and situated in the other Contracting State, may be taxed in that other State.

2. Capital represented by movable property forming part of the business property of a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State or by movable property pertaining to a fixed base available to a resident of a Contracting State in the other Contracting State for the purpose of performing independent personal services, may be taxed in that other State.

3. Capital owned by an enterprise of a Contracting State operating ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles in international traffic and represented by such ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles operated in international traffic, by movable property pertaining to the operation of such ships, aircraft, rail-transport vehicles or road vehicles or by containers (including trailers, barges and related equipment for the transport of containers) used for the transportation of goods or merchandise in international traffic, shall be taxable only in that State.

4. All other elements of capital of a resident of a Contracting State shall be taxable only in that State.

Article 23

ELIMINATION OF DOUBLE TAXATION

1. Where a resident of a Contracting State derives income (other than income to which Article 29 applies) or owns capital which, in accordance with the provisions of Articles 7, 14, 15 or 22 of this Convention, may be taxed in the other Contracting State, the first-mentioned State shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3, exempt such income or capital from tax.

2. Where a resident of a Contracting State derives income other than income to which the provisions of paragraph 1 apply, which, in accordance with the provisions of this Convention, may be taxed in the other Contracting State, the first-mentioned State shall allow as a deduction from the tax on the income of that resident an amount equal to the tax paid in that other State. Such deduction shall not, however, exceed that part of the tax, as computed before the deduction is given, which is attributable to such items of income derived from that other State.

3. Where in accordance with any provision of the Convention income derived or capital owned by a resident of a Contracting State is exempt from tax in that State, such State may nevertheless, in calculating the amount of tax on the remaining income or capital of such resident, take into account the exempted income or capital.

Article 24

NON-DISCRIMINATION

1. Nationals of a Contracting State shall not be subjected in the other Contracting State to any taxation or any requirement connected therewith, which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which nationals of that other State in the same circumstances are or may be subjected. This provision shall, notwithstanding the provisions of Article 1, also apply to persons who are not residents of one or both of the Contracting States.

2. Stateless persons who are residents of a Contracting State shall not be subjected in either Contracting State to any taxation or any requirement connected therewith, which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which nationals of the State concerned in the same circumstances are or may be subjected.

3. The taxation on a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State shall not be less favourably levied in that other State than the taxation levied on enterprises of that other State carrying on the same activities. This provision shall not be construed as obliging a Contracting State to grant to residents of the other Contracting State any personal allowances, reliefs and reductions for taxation purposes on account of civil status or family responsibilities which it grants to its own residents.

4. Except where the provisions of paragraph 1 of Article 9, paragraph 4 of Article 11, or paragraph 4 of Article 12, apply, interest, royalties and other disbursements paid by an enterprise of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall, for the purpose of determining the taxable profits of such enterprise, be deductible under the same conditions as if they had been paid to a resident of the first-mentioned State.

Similarly, any debts of an enterprise of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall, for the purpose of determining the taxable capital of such enterprise, be deductible under the same conditions as if they had been contracted to a resident of the first-mentioned State.

5. Enterprises of a Contracting State, the capital of which is wholly or partly owned or controlled, directly or indirectly, by one or more residents of the other Contracting State, shall not be subjected in the first-mentioned State to any taxation or any requirement connected therewith which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which other similar enterprises of the first-mentioned State are or may be subjected.

6. The provisions of this Article shall, notwithstanding the provisions of Article 2, apply to taxes of every kind and description.

Article 25

MUTUAL AGREEMENT PROCEDURE

1. Where a person considers that the actions of one or both of the Contracting States result or will result for him in taxation not in accordance with the provisions of this Convention, he may, irrespective of the remedies provided by the domestic law of those States, present his case to the competent authority of the Contracting State of which he is a resident or, if his case comes under paragraph 1 of Article 24, to that of the Contracting State of which he is a national. The case must be presented within three years from the first notification of the action resulting in taxation not in accordance with the provisions of the Convention.

2. The competent authority shall endeavour, if the objection appears to it to be justified and if it is not itself able to arrive at a satisfactory solution, to resolve the case by mutual agreement with the competent authority of the other Contracting State, with a view to the avoidance of taxation which is not in accordance with the Convention. Any agreement reached shall be implemented notwithstanding any time limits in the domestic law of the Contracting States.

3. The competent authorities of the Contracting States shall endeavour to resolve by mutual agreement any difficulties or doubts arising as to the interpretation or application of the Convention. They may also consult together for the elimination of double taxation in cases not provided for in the Convention.

4. The competent authorities of the Contracting States may communicate with each other directly for the purpose of reaching an agreement in the sense of the preceding paragraphs. When it seems advisable in order to reach agreement to have an oral

exchange of opinions, such exchange may take place through a Commission consisting of representatives of the competent authorities of the Contracting States.

Article 26

EXCHANGE OF INFORMATION

1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is necessary for carrying out the provisions of this Convention or of the domestic laws of the Contracting States concerning taxes covered by the Convention insofar as the taxation thereunder is not contrary to the Convention. The exchange of information is not restricted by Article 1. Any information received by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) involved in the assessment or collection of, the enforcement or prosecution in respect of, or the determination of appeals in relation to, the taxes covered by the Convention. Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

2. In no case shall the provisions of paragraph 1 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

- a) to carry out administrative measures at variance with the laws and administrative practice of that or of the other Contracting State;
- b) to supply information which is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State;
- c) to supply information which would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (ordre public).

Article 27

ASSISTANCE IN COLLECTION

1. The Contracting States undertake to lend assistance to each other in the collection of the taxes owing by a taxpayer to the extent that the amount thereof has been finally determined according to the laws of the Contracting State making the request for assistance.

2. In the case of a request by a Contracting State for the collection of taxes which has been accepted for collection by the other Contracting State, such taxes shall be collected by that other State in accordance with the laws applicable to the collection of its own taxes and as if the taxes to be so collected were its own taxes.

3. Any request for collection by a Contracting State shall be accompanied by such certificate as is required by the laws of that State to establish that the taxes owing by the taxpayer have been finally determined.

4. Where the tax claim of a Contracting State has not been finally determined by reason of it being subject to appeal or other proceeding, that State may, in order to protect its revenues, request the other Contracting State to take such interim measures for conservancy on its behalf as are available to the other State under the laws of that other State. If such request is accepted by the other State, such interim measures shall be taken by it as if the taxes owing to the first-mentioned State were the own taxes of that other State.

5. A request under the preceding paragraphs of this Article shall only be made by a Contracting State to the extent that sufficient property of the taxpayer owing the taxes is not available in that State for recovery of the taxes owing.

6. The Contracting State in which tax is recovered in accordance with the provisions of this Article shall forthwith remit to the Contracting State on behalf of which the tax was collected the amount so recovered minus, where appropriate, the amount of extraordinary costs referred to in sub-paragraph 7 (b).

7. It is understood that unless otherwise agreed by the competent authorities of both Contracting States,

- a) ordinary costs incurred by a Contracting State in providing assistance shall be borne by that State;
- b) extraordinary costs incurred by a Contracting State in providing assistance shall be borne by the other State and shall be payable regardless of the amount collected on behalf of the other State.

As soon as a Contracting State anticipates that extraordinary costs may be incurred, it shall so advise the other Contracting State and indicate the estimated amount of such costs.

8. In this Article, the term "taxes" means the taxes to which the Convention applies and includes any interest and penalties relating thereto.

Article 28**MEMBERS OF DIPLOMATIC MISSIONS OR CONSULAR POSTS**

Nothing in this Convention shall affect the fiscal privileges of members of diplomatic missions or consular posts under the general rules of international law or under the provisions of special agreements.

Article 29**LIMITATION OF BENEFITS**

Notwithstanding the provisions of Articles 11 and 12 and of paragraph 1 of Article 7, paragraph 1 of Article 10 and paragraph 1 of Article 14, items of income of a legal person that is a resident of a Contracting State arising in or deriving from the other Contracting State may be taxed in each State according to its domestic laws and subject to the other provisions of this Convention where it may reasonably be considered that the primary reason the person was established in the first-mentioned State, or an interest in such person was acquired by or for the benefit of one or more persons who are not residents of that State, was to obtain the benefits of such provisions.

Article 30**ENTRY INTO FORCE**

1. The Governments of the Contracting States shall notify each other when the constitutional requirements for the entry into force of this Convention have been complied with.
2. The Convention shall enter into force thirty days after the date of the later of the notifications referred to in paragraph 1 and its provisions shall have effect:
 - a) in respect of taxes withheld at source, on income derived on or after 1 January in the calendar year next following the year in which the Convention enters into force;
 - b) in respect of other taxes on income, and taxes on capital, for taxes chargeable for any taxation year beginning on or after 1 January in the calendar year next following the year in which the Convention enters into force.

Article 31

TERMINATION

This Convention shall remain in force until terminated by a Contracting State. Either Contracting State may terminate the Convention, through diplomatic channels, by giving written notice of termination at least six months before the end of any calendar year. In such event, the Convention shall cease to have effect:

- a) in respect of taxes withheld at source, on income derived on or after 1 January in the calendar year next following the year in which the notice is given;
- b) in respect of other taxes on income, and taxes on capital, for taxes chargeable for any taxation year beginning on or after 1 January in the calendar year next following the year in which the notice is given.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Convention.

Done in duplicate at Tallinn on this 14. day of May 1993, in the English language.

For the Government
of the Republic of Estonia:

¹
Mart Haar

For the Government
of the Republic of Latvia:

²
A. Zigure

¹ Mart Haar.

² A. Zigure.

EXCHANGE OF LETTERS

I

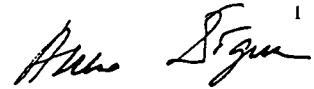
May 14, 1993

Dear Sir,

I have the honour to refer to the Convention for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income and on Capital signed today by our two Governments.

With respect to Article 8 of the Convention, I wish to indicate that my Government adopts the interpretation that the expression "profits of an enterprise of a Contracting State from the operation of ships in international traffic" should be interpreted according to paragraphs 7 to 14 of the Commentary on Article 8 of the OECD Model Convention and does not, in any event, include the profits from the operation or ownership of docks, warehouses, terminal facilities, stevedoring equipment or other similar property located on land except where these profits are directly related to the operation, by the enterprise, of such ships.

I would appreciate it if your country could confirm that it agrees with that interpretation and intends to apply the Convention accordingly.



¹ A. Zhigare.

II

May 14, 1993

Dear Madam,

I have the honour to refer to your letter concerning Article 8 of the Convention for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income and on Capital signed today by our two Governments.

I am pleased to confirm that my Government agrees to the interpretation, stated in that letter, that your Government gives to the term "profits of an enterprise of a Contracting State from the operation of ships in international traffic".



¹ Mart Haar.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

CONVENTION¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU ET SUR LA FORTUNE

Le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République de Lettonie, désireux de conclure une convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. PERSONNES VISÉES

La présente Convention s'applique aux personnes résidentes d'un Etat contractant ou des deux Etats contractants.

Article 2. IMPÔTS VISÉS

1. La présente Convention s'applique aux impôts sur le revenu et sur la fortune perçus pour le compte d'un Etat contractant ou de ses subdivisions politiques ou collectivités locales, quel que soit le système de perception.

2. Sont considérés comme impôts sur le revenu et sur la fortune tous les impôts perçus sur le revenu total ou sur la fortune totale, ou sur des éléments du revenu ou de la fortune, y compris les impôts sur les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers ou immobiliers de même que les impôts sur les plus-values.

3. La présente Convention s'applique notamment aux impôts actuels suivants :

a) En Estonie :

- i) L'impôt sur le revenu des personnes (*üksikisiku tulumaks*);
- ii) L'impôt sur le revenu des sociétés (*ettevotte tulumaks*); et
- iii) L'impôt sur les licences (*tegevusloa maks*);

(ci-après dénommés « l'impôt estonien »).

b) En Lettonie :

- i) L'impôt sur les bénéfices (*pelnas nodoklis*);
- ii) L'impôt sur le revenu des personnes physiques (*iedzivotaju ienakuma nodoklis*); et
- iii) L'impôt sur les biens (*ipasuma nodoklis*);

(ci-après dénommés « l'impôt letton »).

4. La Convention s'appliquera aussi à tous les impôts identiques ou à peu près semblables à ceux qui seraient institués après la date de sa signature et qui s'ajou-

¹ Entré en vigueur le 31 décembre 1993 par notification, conformément à l'article 30.

teraient aux impôts existant ou les remplaceraient. Les autorités compétentes des Etats contractants se communiqueront les modifications significatives éventuellement apportées à leurs législations fiscales respectives.

Article 3. DÉFINITIONS GÉNÉRALES

1. Aux fins de la présente Convention, et à moins que le contexte n'appelle une interprétation différente :

a) Le terme « Estonie » s'entend de la République d'Estonie et, lorsqu'il est employé au sens géographique, du territoire de l'Estonie et de toute autre zone adjacente aux eaux territoriales estoniennes où, en application de la législation estonienne et conformément au droit international, l'Estonie peut exercer ses droits sur les fonds marins, leur sous-sol et leurs ressources naturelles;

b) Le terme « Lettonie » s'entend de la République de Lettonie et, lorsqu'il est employé au sens géographique, du territoire de la Lettonie et de toute autre zone adjacente aux eaux territoriales de la République de Lettonie où, en application de la législation lettone et conformément au droit international, la Lettonie peut exercer ses droits sur les fonds marins, leur sous-sol et leurs ressources naturelles;

c) Le terme « personne » s'entend des personnes physiques, des sociétés et de toutes autres associations de personnes;

d) Le terme « société » s'entend de toute personne morale et de toute entité considérée comme une personne morale aux fins de la fiscalité;

e) Les expressions « entreprise d'un Etat contractant » et « entreprise de l'autre Etat contractant » s'entendent respectivement d'une entreprise exploitée par un résident d'un Etat contractant et d'une entreprise exploitée par un résident de l'autre Etat contractant;

f) Le terme « ressortissant » s'entend :

- i) De toute personne physique possédant la nationalité d'un Etat contractant;
- ii) De toute personne morale, association de personnes ou autre association dont le statut est régi par la législation en vigueur dans un Etat contractant;

g) L'expression « trafic international » s'entend de tout transport effectué par un navire, un aéronef ou par un véhicule empruntant le rail ou la route exploité par une entreprise d'un Etat contractant, sauf lorsque le navire, l'aéronef ou le véhicule en question n'est exploité qu'entre des points situés dans l'autre Etat contractant;

h) L'expression « autorité compétente » s'entend :

- i) En Estonie, du Ministre des finances ou de son représentant habilité;
- ii) En Lettonie, du Ministre des réformes économiques, du Chef de l'inspection des finances publiques ou de leurs représentants habilités.

2. Aux fins de l'application de la Convention par un Etat contractant, toute expression qui n'y est pas autrement définie a le sens que lui attribue la législation dudit Etat contractant régissant les impôts visés par la Convention, à moins que le contexte n'appelle une interprétation différente.

Article 4. RÉSIDENCE

1. Aux fins de la présente Convention, l'expression « résident d'un Etat contractant » s'entend de toute personne qui, en vertu de la législation dudit Etat, y est assujettie à l'impôt du fait de son domicile, de sa résidence, de son siège de direction, du lieu de sa constitution en société ou de tout autre critère similaire. Cette expression ne s'entend pas toutefois des personnes qui ne sont imposables dans cet Etat contractant qu'au titre d'une fortune ou des revenus de sources situés dans ledit Etat. L'expression « résident d'un Etat contractant » s'applique également au gouvernement de cet Etat contractant lui-même, à ses subdivisions politiques et collectivités locales ou à tout organisme ou entité entièrement contrôlée dudit Etat, subdivision politique ou collectivité locale, établie en vertu de la législation de cet Etat.

2. Si, du fait des dispositions du paragraphe 1, une personne physique est résidente des deux Etats contractants, sa situation est réglée de la manière suivante :

a) Cette personne est considérée comme résidente de l'Etat où elle dispose d'un foyer d'habitation permanent; si elle dispose d'un foyer d'habitation permanent dans les deux Etats, elle est considérée comme résidente de l'Etat avec lequel ses intérêts personnels et économiques sont le plus étroits (centre des intérêts vitaux);

b) Si l'Etat où cette personne a le centre de ses intérêts vitaux ne peut être déterminé, ou si elle ne dispose d'un foyer d'habitation dans aucun des Etats, elle est considérée comme résidente de l'Etat où elle séjourne de façon habituelle;

c) Si cette personne séjourne de façon habituelle dans les deux Etats ou si elle ne séjourne de façon habituelle dans aucun d'eux, elle est considérée comme résidente de l'Etat dont elle possède la nationalité;

d) Si cette personne possède la nationalité des deux Etats ou si elle ne possède la nationalité d'aucun d'eux, les autorités compétentes des Etats contractants tranchent la question d'un commun accord.

3. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu'une personne physique est résidente des deux Etats contractants, elle est considérée comme résidente de l'Etat dont la législation régit son statut.

Article 5. ETABLISSEMENT STABLE

1. Au sens de la présente Convention, l'expression « établissement stable » s'entend d'un lieu fixe d'affaires par l'intermédiaire duquel une entreprise exerce tout ou partie de son activité.

2. L'expression « établissement stable » s'entend notamment :

a) D'un siège de direction;

b) D'une succursale;

c) D'un bureau;

d) D'une usine;

e) D'un atelier; et

f) D'une mine, d'un puits de pétrole ou de gaz, d'une carrière et de tout autre lieu d'extraction de ressources naturelles.

3. Un emplacement de chantier, un chantier de construction ou d'installation de matériel ne constituent un établissement stable que si leur durée dépasse six mois.

4. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, on considère qu'il n'y a pas établissement stable :

a) S'il est fait usage d'installations aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison de marchandises appartenant à l'entreprise;

b) Si des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison;

c) Si des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de leur transformation par une autre entreprise;

d) Si le lieu fixe d'affaires est utilisé aux seules fins d'acheter des biens ou des marchandises ou de réunir des informations pour l'entreprise;

e) Si le lieu fixe d'affaires est utilisé à seule fin d'exercer, pour l'entreprise, toute autre activité de caractère préparatoire ou auxiliaire;

f) Si le lieu fixe d'affaires ne sert qu'à une combinaison d'activités visées sous a à e, à condition que les activités exercées conservent au total un caractère préparatoire ou auxiliaire.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, si une personne — autre qu'un agent indépendant auquel s'applique le paragraphe 6 — agit au nom d'une entreprise et dispose dans un Etat contractant du pouvoir, qu'elle exerce habituellement, de conclure des contrats au nom de l'entreprise, cette entreprise sera réputée avoir un établissement stable dans cet Etat pour toute activité que cette personne exercera pour l'entreprise, à moins que les activités de cette personne ne restent limitées à celles visées au paragraphe 4 et qui, exercées dans un lieu fixe d'affaires, n'en feraient pas un établissement stable au sens dudit paragraphe.

6. Une entreprise ne sera pas réputée avoir un établissement stable dans un Etat contractant du seul fait qu'elle exerce son activité par l'entremise d'un courtier, d'un agent général à la commission ou de tout autre intermédiaire indépendant, si cette personne agit dans le cadre ordinaire de son activité. Toutefois, si les activités d'un tel agent sont exercées exclusivement ou presque exclusivement pour le compte de l'entreprise, il ne sera pas considéré comme un agent indépendant au sens du présent paragraphe.

7. Le fait qu'une société résidente d'un Etat contractant contrôle, ou est contrôlée par, une société résidente de l'autre Etat contractant ou qui y exerce son activité (par l'intermédiaire d'un établissement stable ou non) ne suffit pas, en lui-même, à faire de l'une de ces sociétés un établissement stable de l'autre.

Article 6. REVENUS IMMOBILIERS

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de biens immobiliers (y compris les revenus des exploitations agricoles ou forestières) situés dans l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. L'expression « biens immobiliers » a le sens que lui attribue le droit de l'Etat contractant où les biens considérés sont situés. L'expression s'entend en tout cas des accessoires de toute option ou droit similaire sur des biens immobiliers, du

cheptel mort ou vif des exploitations agricoles et forestières, des droits auxquels s'appliquent les dispositions du droit privé concernant la propriété foncière, de l'usufruit des biens immobiliers et des droits à des paiements variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources et autres ressources naturelles; les navires, bateaux et aéronefs ne sont pas considérés comme des biens immobiliers.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux revenus de l'exploitation directe, de la location ou de l'affermage ainsi que de toute autre forme d'usage de biens immobiliers, et aux bénéfices tirés de l'aliénation de tels biens.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 3 s'appliquent également aux revenus des biens immobiliers d'une entreprise ainsi qu'aux revenus des biens immobiliers servant à l'exercice d'une profession indépendante.

Article 7. BÉNÉFICES DES ENTREPRISES

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'entreprise n'exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé. Si l'entreprise exerce son activité de cette façon, ses bénéfices sont imposables dans l'autre Etat, mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables audit établissement stable.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, si une entreprise d'un Etat contractant exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, il sera imputé dans chaque Etat contractant à cet établissement stable les bénéfices qu'il aurait pu réaliser s'il avait constitué une entreprise distincte exerçant des activités identiques ou similaires dans des conditions identiques ou similaires et traitant en toute indépendance avec l'entreprise dont il constitue un établissement stable.

3. Pour déterminer les bénéfices d'un établissement stable, sont admises en déduction les dépenses, par ailleurs déductibles, effectuées aux fins poursuivies par cet établissement stable, y compris les dépenses de direction et les frais généraux d'administration encourus, soit dans l'Etat où est situé cet établissement stable, soit ailleurs.

4. S'il est d'usage, dans un Etat contractant, de déterminer les bénéfices imputables à un établissement stable sur la base d'une répartition des bénéfices totaux de l'entreprise entre ses diverses parties, aucune disposition du paragraphe 2 n'empêchera cet Etat contractant de déterminer les bénéfices imposables selon la répartition en usage; la formule de répartition adoptée devra cependant être telle que le résultat obtenu soit conforme aux principes énoncés dans le présent article.

5. Aucun bénéfice ne sera imputé à un établissement stable du fait qu'il aura simplement acheté des biens ou des marchandises pour l'entreprise.

6. Aux fins des paragraphes précédents, les bénéfices à imputer à l'établissement stable seront déterminés chaque année selon la même méthode, à moins qu'il n'existe des motifs valables et suffisants de procéder autrement.

7. Lorsqu'il entre dans les bénéfices des éléments de revenu qui font séparément l'objet d'autres articles de la présente Convention, les dispositions de ces articles ne sont pas affectées par celles du présent article.

Article 8. TRANSPORTS INTERNATIONAUX

1. Les bénéfices qu'une entreprise d'un Etat contractant tire de l'exploitation en trafic international de navires, d'aéronefs ou de véhicules empruntant le rail ou la route ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi aux revenus qu'une entreprise tire de l'exploitation en trafic international de navires, d'aéronefs ou de véhicules empruntant le rail ou la route au titre de l'usage, de l'entretien ou de la location de conteneurs (y compris de remorqueurs, péniches et matériels connexes servant au transport des conteneurs) utilisés pour le transport de biens ou de marchandises en trafic international.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent aussi aux bénéfices tirés de la participation à un pool, d'une exploitation en commun ou d'un organisme d'exploitation internationale.

Article 9. ENTREPRISES ASSOCIÉES

1. a) Si une entreprise d'un Etat contractant participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise de l'autre Etat contractant; ou

b) Si les mêmes personnes participent directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise d'un Etat contractant et d'une entreprise de l'autre Etat contractant,

et si, dans l'un et l'autre cas, les deux entreprises sont, dans leurs relations commerciales ou financières, liées par des conditions convenues ou imposées qui diffèrent de celles qui seraient convenues entre des entreprises indépendantes, les bénéfices qui, sans ces conditions, auraient été réalisés par l'une des entreprises mais n'ont pu l'être en fait à cause de ces conditions, peuvent être inclus dans les bénéfices de cette entreprise et imposés en conséquence.

2. Si un Etat contractant inclut dans les bénéfices d'une entreprise de cet Etat — et impose en conséquence — des bénéfices sur lesquels une entreprise de l'autre Etat contractant a été imposée dans cet autre Etat, et si les bénéfices ainsi inclus sont, selon le premier Etat mentionné, des bénéfices qui auraient été réalisés par l'entreprise du premier Etat si les conditions convenues entre les deux entreprises avaient été celles qui auraient été convenues entre des entreprises indépendantes, l'autre Etat procédera, lorsqu'il l'estimera justifié, à un ajustement approprié du montant de l'impôt qui y frappe lesdits bénéfices. Pour déterminer cet ajustement, il sera tenu compte des autres dispositions de la présente Convention et, si nécessaire, les autorités compétentes des Etats contractants se consulteront.

Article 10. DIVIDENDES

1. Les dividendes payés par une société résidente d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables uniquement dans cet autre Etat, si la personne qui les reçoit

a) Est une société (autre qu'une société de personnes);

b) Est le bénéficiaire effectif de ces dividendes; et

c) Détient directement des actions représentant au moins 25 p. 100 du capital et des voix de la société distributrice des dividendes.

2. Les dividendes autres que ceux visés au paragraphe 1 payés par une société résidente d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat. Toutefois, ces dividendes sont aussi imposables dans l'Etat contractant dont la société distributrice est résidente, et selon la législation de cet Etat; mais si la personne qui reçoit les dividendes en est le bénéficiaire effectif, l'impôt ainsi établi ne pourra excéder 15 p. 100 du montant brut des dividendes. Les autorités compétentes des Etats contractants pourront arrêter d'un commun accord les modalités d'application de cette limitation.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 n'affectent pas l'imposition de la société à raison des bénéfices qui servent au paiement des dividendes.

4. Le terme « dividendes » employé dans le présent article s'entend des revenus d'actions ou autres parts bénéficiaires à l'exception des créances, ainsi que des revenus d'autres parts sociales soumis au même régime fiscal que les revenus d'actions par la législation de l'Etat dont la société distributrice est résidente.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des dividendes, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant dont la société distributrice est résidente, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et que la participation génératrice des dividendes s'y rattache effectivement. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant le cas, sont alors applicables.

6. Si une société résidente d'un Etat contractant tire des bénéfices ou des revenus de l'autre Etat contractant, cet autre Etat ne peut percevoir aucun impôt sur les dividendes payés par la société, sauf dans la mesure où ils sont payés à un résident de cet autre Etat, ou dans la mesure où la participation génératrice des dividendes se rattache effectivement à un établissement stable ou une base fixe situés dans cet autre Etat, ni prélever aucun impôt au titre de l'imposition des bénéfices non distribués sur les bénéfices non distribués de la société, même si les dividendes payés ou les bénéfices non distribués sont en tout ou en partie des bénéfices ou revenus provenant de cet autre Etat.

Article 11. INTÉRÊTS

1. Les intérêts provenant d'un Etat contractant et payés à un résident de l'autre Etat contractant qui en est le bénéficiaire effectif ne sont imposables que dans cet autre Etat.

2. Le terme « intérêts » employé dans le présent article s'entend des revenus des créances de toute nature, assorties ou non de garanties hypothécaires, et notamment des revenus rapportés par des titres publics ou des obligations d'emprunt, y compris les primes et les lots attachés à ces titres. Les pénalités appliquées pour retard de paiement ne sont pas considérées comme des intérêts au sens du présent article.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliqueront pas si le bénéficiaire effectif des intérêts, résident d'un Etat contractant, exerce, dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les intérêts, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession

indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et si la créance génératrice des intérêts se rattache effectivement à l'établissement stable ou à la base fixe en question. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant le cas, seront alors applicables.

4. Si, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif, ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des intérêts, compte tenu de la créance pour laquelle ils sont payés, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliqueront qu'au second montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements restera imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte dûment tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 12. REDEVANCES

1. Les redevances en provenance d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant qui en est le bénéficiaire effectif sont uniquement imposables dans cet autre Etat.

2. Le terme « redevances » employé dans le présent article s'entend des rémunérations de toute nature payées pour l'usage ou la concession de l'usage d'un droit d'auteur sur une œuvre littéraire, artistique ou scientifique, y compris les films cinématographiques, d'un brevet, d'une marque de fabrique ou de commerce, d'un dessin ou d'un modèle, d'un plan, d'une formule ou d'un procédé secrets, ainsi que pour l'usage ou la concession de l'usage d'un matériel industriel, commercial ou scientifique, ou encore pour des informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial ou scientifique.

3. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas si le bénéficiaire effectif des redevances, résident d'un Etat contractant, exerce, dans l'autre Etat contractant d'où elles proviennent, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et si le droit ou le bien générateur des redevances se rattache effectivement à l'établissement stable ou à la base fixe en question. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant le cas, sont alors applicables.

4. Si, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif, ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des redevances, compte tenu de la prestation pour laquelle elles sont payées, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'au second montant. Dans ce cas, la fraction excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte dûment tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 13. GAINS EN CAPITAL

1. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation de biens immobiliers visés à l'article 6 et situés dans l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant, ou de biens mobiliers appartenant à une base fixe dont un résident d'un Etat contractant dispose dans l'autre Etat contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, y compris ceux provenant de l'aliénation de l'établissement stable (seul ou avec l'ensemble de l'entreprise) ou de la base fixe en question, sont imposables dans cet autre Etat.

3. Les gains qu'une entreprise d'un Etat contractant qui exploite en trafic international des navires, des aéronefs et des véhicules empruntant le rail ou la route tire de l'aliénation desdits navires, aéronefs et véhicules empruntant le rail ou la route exploités en trafic international ou de biens immobiliers servant à l'exploitation desdits navires, aéronefs, véhicules empruntant le rail ou la route ou de conteneurs (y compris de remorqueurs, péniches et matériel connexe servant au transport des conteneurs) utilisés pour le transport de biens ou de marchandises en trafic international ne sont imposables que dans cet Etat.

4. Les gains provenant de l'aliénation de tous biens autres que ceux visés aux paragraphes 1, 2 et 3 ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont le cédant est un résident.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, les gains provenant de l'aliénation d'un bien, réalisés par une personne physique qui a été résidente d'un Etat contractant et qui est devenue résidente de l'autre Etat contractant, sont imposables dans le premier Etat si l'aliénation intervient dans les dix années suivant la date à laquelle la personne physique a cessé d'être résidente du premier Etat.

Article 14. PROFESSIONS INDÉPENDANTES

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire d'une profession libérale ou d'autres activités indépendantes ne sont imposables que dans cet Etat, sauf si cette personne dispose de façon habituelle, dans l'autre Etat contractant, d'une base fixe pour l'exercice de ses activités. Si tel est le cas, les revenus sont imposables dans l'autre Etat, mais uniquement sur la fraction imputable à ladite base fixe.

2. L'expression « profession libérale » s'entend notamment des activités indépendantes d'ordre scientifique, littéraire, artistique, éducatif ou pédagogique, ainsi que les activités indépendantes des médecins, avocats, ingénieurs, architectes, dentistes et comptables.

Article 15. PROFESSIONS SALARIÉES

1. Sous réserve des dispositions des articles 16, 18 et 19, les salaires et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'emploi ne soit exercé dans l'autre Etat contractant. Dans ce dernier cas, les rémunérations ainsi reçues sont imposables dans cet autre Etat.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les rémunérations qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié exercé dans l'autre Etat contractant ne sont imposables que dans le premier Etat :

a) Si le bénéficiaire ne séjourne dans l'autre Etat que 183 jours au total au cours d'une période de 12 mois entamée ou échue au cours de l'exercice fiscal considéré;

b) Si les rémunérations sont payées par un employeur ou pour le compte d'un employeur qui n'est pas résident de l'autre Etat; et

c) Si la charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable ou une base fixe que l'employeur a dans l'autre Etat.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, les rémunérations reçues au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un navire, d'un aéronef ou d'un véhicule empruntant le rail ou la route exploité en trafic international par un résident d'un Etat contractant sont imposables dans cet Etat.

Article 16. TANTIÈMES

Les tantièmes et autres rétributions similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit en sa qualité de membre du conseil d'administration d'une société ou d'une autre personne morale résidente de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

Article 17. ARTISTES ET SPORTIFS

1. Nonobstant les dispositions des articles 14 et 15, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de ses activités personnelles exercées dans l'autre Etat contractant en tant qu'artiste du spectacle, par exemple artiste de théâtre, de cinéma, de la radio ou de la télévision, ou en tant que musicien ou sportif, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Lorsque les revenus d'activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce personnellement et en cette qualité sont attribués, non pas à l'artiste ou au sportif lui-même, mais à une autre personne, ces revenus sont imposables, nonobstant les dispositions des articles 7, 14 et 15, dans l'Etat contractant où les activités de l'artiste ou du sportif sont exercées.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne sont pas applicables aux revenus d'activités exercées dans un Etat contractant par un artiste ou un sportif si sa venue dans cet Etat est financée en totalité ou en partie par des fonds publics de l'autre Etat contractant ou par l'une de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales. Les revenus tirés de ces activités sont alors imposables conformément aux dispositions des articles 7, 14 ou 15 suivant le cas.

Article 18. PENSIONS

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 19, les pensions et autres rémunérations similaires payées à un résident d'un Etat contractant au titre d'un emploi antérieur ne sont imposables que dans cet Etat.

Article 19. FONCTIONS PUBLIQUES

1. a) Les rémunérations, autres que les pensions, payées par un Etat contractant, l'une de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales à une personne physique au titre de services rendus à cet Etat, cette subdivision ou cette collectivité ne sont imposables que dans cet Etat;

b) Toutefois, ces rémunérations ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si les services sont rendus dans cet Etat et si la personne physique résidente de cet Etat

i) En est un ressortissant ou

ii) N'en est pas devenue résidente à seule fin de rendre ces services.

2. a) Les pensions payées par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales, soit directement soit par prélèvement sur des fonds qu'ils ont constitués, à une personne physique au titre de services rendus à cet Etat, cette subdivision ou cette collectivité ne sont imposables que dans cet Etat;

b) Toutefois, ces pensions ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si la personne physique est un résident de cet Etat et en possède la nationalité.

3. Les dispositions des articles 15, 16 et 18 s'appliquent aux rémunérations et pensions payées au titre de services rendus dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale exercée par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales.

Article 20. ETUDIANTS

Les sommes qu'un étudiant, un apprenti ou un stagiaire qui est, ou qui était immédiatement avant de se rendre dans un Etat contractant, résident de l'autre Etat contractant et qui séjourne dans le premier Etat à seule fin d'y poursuivre ses études ou sa formation, reçoit pour couvrir ses frais d'entretien, d'études ou de formation ne sont pas imposables dans cet Etat, à condition qu'elles proviennent de sources situées hors de cet Etat.

Article 21. AUTRES REVENUS

1. Les éléments du revenu d'un résident d'un Etat contractant, quelle que soit leur provenance, qui ne font pas l'objet des articles précédents de la présente Convention ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux revenus autres que ceux provenant de biens immobiliers tels qu'ils sont définis au paragraphe 2 de l'article 6 lorsque leur bénéficiaire, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des revenus s'y rattache effectivement. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant le cas, sont alors applicables.

Article 22. FORTUNE

1. La fortune constituée par des biens immobiliers visés au paragraphe 2 de l'article 6 que possède un résident d'un Etat contractant et qui sont situés dans l'autre Etat contractant est imposable dans cet autre Etat.

2. La fortune constituée par des biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant, ou par des biens mobiliers qui appartiennent à une base fixe dont un résident d'un Etat contractant dispose dans l'autre Etat contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, est imposable dans cet autre Etat.

3. La fortune d'une entreprise d'un Etat contractant qui exploite en trafic international des navires, des aéronefs ou des véhicules empruntant le rail ou la route constituée par lesdits navires, aéronefs ou véhicules empruntant le rail ou la route exploités en trafic international, par des biens mobiliers affectés à l'exploita-

tion de ces navires, aéronefs ou véhicules ou par des conteneurs (y compris des remorqueurs, péniches et matériel connexe servant au transport des conteneurs) utilisés pour le transport de biens ou de marchandises en trafic international ne sont imposables que dans cet Etat.

4. Les autres éléments de la fortune d'un résident d'un Etat contractant ne sont tous imposables que dans cet Etat.

Article 23. ELIMINATION DE LA DOUBLE IMPOSITION

1. Lorsqu'un résident d'un Etat contractant tire des revenus autres que les revenus visés à l'article 29 ou possède de la fortune qui, conformément aux dispositions des articles 7, 14, 15 ou 22 de la présente Convention, sont imposables dans l'autre Etat contractant, le premier Etat exempté de l'impôt ces revenus ou cette fortune, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3.

2. Lorsqu'un résident d'un Etat contractant tire des revenus autres que ceux auxquels s'appliquent les dispositions du paragraphe 1 qui, conformément aux dispositions de la présente Convention sont imposables dans l'autre Etat contractant, le premier Etat accorde, sur l'impôt qu'il perçoit sur les revenus de ce résident, une déduction d'un montant égal à l'impôt payé dans cet autre Etat. Cette déduction ne peut toutefois excéder la fraction de l'impôt, calculé avant déduction, correspondant aux éléments de revenus reçus de cet autre Etat.

3. Lorsque, conformément à une disposition quelconque de la Convention, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant reçoit ou la fortune qu'il possède sont exempts d'impôts dans cet Etat, celui-ci peut néanmoins, pour calculer le montant de l'impôt sur le reste des revenus ou de la fortune de ce résident, tenir compte des revenus ou de la fortune exemptés.

Article 24. NON-DISCRIMINATION

1. Les ressortissants d'un Etat contractant ne sont soumis dans l'autre Etat contractant à aucune imposition ni obligation y relative qui soit autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les ressortissants de cet autre Etat qui se trouvent dans la même situation. Cette disposition s'applique aussi, nonobstant celles de l'article premier, aux personnes qui ne sont pas résidentes de l'un des Etats contractants ou des deux.

2. Les apatrides résidents d'un Etat contractant ne sont soumis, ni dans l'un ni dans l'autre Etat contractant, à aucune imposition ni obligation y relative qui soit autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les ressortissants de l'Etat concerné qui se trouvent dans la même situation.

3. L'imposition d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant n'est pas établie dans cet autre Etat d'une façon moins favorable que celle des entreprises de cet autre Etat qui exercent la même activité. Cette disposition ne peut être interprétée comme obligeant un Etat contractant à accorder aux résidents de l'autre Etat contractant les déductions personnelles, abattements ou réductions d'impôt qu'il accorde à ses propres résidents en fonction de leur état civil ou de leurs charges de famille.

4. A moins que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 9, du paragraphe 4 de l'article 11 ou du paragraphe 4 de l'article 12 ne soient applicables, les intérêts, redevances et autres montants dus versés par une entreprise d'un Etat contractant

à un résident de l'autre Etat contractant sont déductibles, pour la détermination des bénéfices imposables de cette entreprise, dans les mêmes conditions que s'ils avaient été versés à un résident du premier Etat. De même, les dettes d'une entreprise d'un Etat contractant envers un résident de l'autre Etat contractant sont déductibles, pour la détermination de la fortune imposable de cette entreprise, dans les mêmes conditions que si elles avaient été contractées envers un résident du premier Etat.

5. Les entreprises d'un Etat contractant dont la fortune est en totalité ou en partie, directement ou indirectement, détenue ou contrôlée par un ou plusieurs résidents de l'autre Etat contractant ne sont assujetties dans le premier Etat à aucune imposition ni obligation y relative qui soit autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujetties d'autres entreprises similaires du premier Etat.

6. Les dispositions du présent article s'appliquent, nonobstant les dispositions de l'article 2, aux impôts de toute nature ou dénomination.

Article 25. PROCÉDURE AMIABLE

1. Si une personne estime que les mesures prises par un Etat contractant ou par les deux Etats contractants entraînent ou entraîneront pour elle une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention, elle peut, indépendamment des recours prévus par le droit interne de ces Etats, soumettre son cas à l'autorité compétente de l'Etat contractant dont elle est résidente ou, si son cas relève du paragraphe 1 de l'article 24, à celle de l'Etat contractant dont elle est ressortissante. Le dossier devra être déposé dans un délai de trois ans à partir de la première notification des mesures qui entraîneraient une imposition non conforme aux dispositions de la Convention.

2. L'autorité compétente s'efforcera, si la réclamation lui paraît fondée et si elle n'est pas elle-même en mesure d'y apporter une solution satisfaisante, de résoudre le cas par voie d'accord amiable avec l'autorité compétente de l'autre Etat contractant afin d'éviter une imposition non conforme à la présente Convention. L'accord sera appliqué quels que soient les délais prévus par le droit interne des Etats contractants.

3. Les autorités compétentes des Etats contractants s'efforceront de résoudre à l'amiable les difficultés ou de dissiper de même les doutes auxquels peuvent donner lieu l'interprétation ou l'application de la Convention. Elles peuvent aussi se concerter en vue d'éliminer la double imposition dans les cas non prévus par la Convention.

4. Les autorités compétentes des Etats contractants pourront communiquer directement entre elles en vue de parvenir à un accord au sens des paragraphes précédents. Si un échange oral d'opinions paraît souhaitable pour parvenir à un accord, il pourra y être procédé dans une commission composée de représentants des autorités compétentes des Etats contractants.

Article 26. ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS

1. Les autorités compétentes des Etats contractants échangent entre elles les renseignements nécessaires pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou celles du droit interne des Etats contractants relatif aux impôts visés par la Convention dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire à la

Convention. L'échange de renseignements n'est pas limité par l'article premier. Les renseignements reçus par un Etat contractant seront tenus secrets au même titre que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet Etat et ne seront communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et les organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts visés par la Convention, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts ou par les décisions sur les recours y relatifs. Ces personnes ou autorités n'utiliseront ces renseignements qu'à ces seules fins. Elles pourront en faire état au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans les jugements.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un Etat contractant l'obligation :

a) De prendre des mesures administratives qui dérogeraient à sa législation ou à sa pratique administrative, ou encore à celles de l'autre Etat contractant;

b) De fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale, ou encore de celles de l'autre Etat contractant;

c) De fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel ou professionnel ou un procédé commercial, ou bien des renseignements dont la diffusion serait contraire à l'ordre public.

Article 27. ASSISTANCE EN MATIÈRE DE RECOUVREMENT

1. Les Etats contractants s'engagent à se prêter mutuellement assistance pour recouvrer les impôts dus par un contribuable dès lors que le montant en aura été définitivement fixé conformément à la législation de l'Etat contractant à l'origine de la demande d'assistance.

2. Si la demande de recouvrement d'impôts formulée par un Etat contractant est acceptée par l'autre Etat contractant, lesdits impôts seront recouvrés par cet autre Etat conformément à la législation applicable au recouvrement de ses propres impôts et comme s'il s'agissait de ces derniers.

3. Toute demande de recouvrement formulée par un Etat contractant devra être accompagnée des attestations prescrites par sa législation pour établir que les impôts dus par le contribuable ont été définitivement fixés.

4. Si la créance fiscale d'un Etat contractant n'a pas été fixée définitivement en raison d'une procédure de recours ou autre, cet Etat pourra, afin de protéger ses intérêts, demander à l'autre Etat contractant de prendre en son nom les mesures conservatoires prévues par la législation de cet autre Etat. S'il accède à cette demande, l'autre Etat prend lesdites mesures de la même façon que si les impôts dus au premier Etat étaient les siens propres.

5. La demande visée aux paragraphes précédents du présent article ne sera faite par un Etat contractant que si le contribuable débiteur n'y possède pas suffisamment de biens pour permettre le recouvrement des impôts dus.

6. L'Etat contractant où l'impôt est recouvré conformément aux dispositions du présent article remettra immédiatement à l'Etat contractant pour le compte duquel l'impôt a été recouvré le montant ainsi recouvré diminué, le cas échéant, de celui des frais exceptionnels visés à l'alinéa b du paragraphe 7.

7. Il est convenu que, sauf accord contraire entre les autorités compétentes des deux Etats contractants :

a) Les frais ordinaires engagés par un Etat contractant au titre de l'aide au recouvrement seront pris en charge par cet Etat;

b) Les frais exceptionnels engagés par un Etat contractant au titre de l'aide au recouvrement seront pris en charge par l'autre Etat et acquitté par lui indépendamment du montant recouvré pour son compte.

Dès qu'un Etat contractant prévoira que des frais extraordinaires risquent de devoir être engagés, il en informera l'autre Etat contractant en lui indiquant le montant estimé.

8. Dans le présent article, le terme « impôts » s'entend des impôts qui font l'objet de la présente Convention ainsi que de tous les intérêts et pénalités y afférents.

Article 28. MEMBRES DES MISSIONS DIPLOMATIQUES ET FONCTIONNAIRES CONSULAIRES

Les dispositions de la présente Convention n'ont aucune incidence sur les privilèges fiscaux dont bénéficient les membres des missions diplomatiques ou les fonctionnaires consulaires en vertu soit des règles générales du droit des gens, soit des dispositions d'accords particuliers.

Article 29. LIMITATION DES BÉNÉFICES

Nonobstant les dispositions des articles 11 et 12 et du paragraphe 1 de l'article 7, du paragraphe 1 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 14, les éléments du revenu d'une personne morale résidente d'un Etat contractant provenant et tirés de l'autre Etat contractant sont imposables dans chacun des Etats, conformément à sa législation interne et sous réserve des autres dispositions de la présente Convention, si l'on peut raisonnablement estimer que le motif essentiel pour lequel ladite personne morale était établie dans le premier Etat ou qu'une participation à celle-ci avait été acquise par une ou plusieurs autres personnes non résidentes de cet Etat ou à leur profit était de tirer parti de ces dispositions.

Article 30. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Les gouvernements des Etats contractants se notifieront l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2. La Convention entrera en vigueur 30 jours après la date de la dernière des notifications visées au paragraphe 1, et ses dispositions prendront effet dans les deux Etats contractants :

a) En ce qui concerne l'impôt retenu à la source, pour les revenus dégagés à partir du 1^{er} janvier de la première année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention;

b) En ce qui concerne les autres impôts sur le revenu et l'impôt sur la fortune, pour les impôts dus pour tout exercice fiscal commencé à partir du 1^{er} janvier de la première année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 31. DÉNONCIATION

La présente Convention demeurera en vigueur jusqu'à sa dénonciation par l'un ou l'autre Etat contractant. Chacun des Etats pourra la dénoncer en adressant par la voie diplomatique une notification écrite à cet effet six mois au moins avant la fin d'une année civile. La Convention cessera alors de prendre effet :

a) En ce qui concerne l'impôt retenu à la source, pour les revenus dégagés à partir du 1^{er} janvier de la première année civile suivant celle de la notification;

b) En ce qui concerne les autres impôts sur le revenu et l'impôt sur la fortune, pour les impôts dus pour tout exercice fiscal commencé à partir du 1^{er} janvier de la première année civile suivant celle de la notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment habilités à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT en double exemplaire en langue anglaise à Tallinn, le 14 mai 1993.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

MART HAAR

Pour le Gouvernement
de la République de Lettonie :

A. ZHIGURE

ÉCHANGE DE NOTES

I

Le 14 mai 1993

Monsieur,

J'ai l'honneur de me référer à la Convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune signée ce jour par nos gouvernements respectifs.

En ce qui concerne l'article 8 de cette Convention, je me permets d'indiquer que, pour mon gouvernement, l'expression « Les bénéfices qu'une entreprise d'un Etat contractant tire de l'exploitation de navires en trafic international », devrait être interprétée en fonction des paragraphes 7 à 14 des Commentaires sur l'article 8 du Modèle de convention de l'OCDE et qu'elle ne vise en aucun cas les bénéfices tirés de l'exploitation ou de la possession de plates-formes, entrepôts, installations terminales, équipements d'acconage ou tous autres biens similaires situés à terre, sauf lorsque ces bénéfices sont directement liés à l'exploitation de ces navires par l'entreprise.

Mon gouvernement serait reconnaissant au vôtre de bien vouloir confirmer son accord au sujet de l'interprétation ci-dessus et qu'il entend appliquer la Convention en conséquence.

A. ZHIGURE

II

Le 14 mai 1993

Madame,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre relative à l'article 8 de la Convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune signée ce jour par nos deux gouvernements.

J'ai le plaisir de confirmer l'acceptation par mon gouvernement de l'interprétation donnée dans sa lettre par votre gouvernement à l'expression « Les bénéficiaires qu'une entreprise d'un Etat contractant tire de l'exploitation de navires en trafic international ».

MART HAAR

No. 33495

**ESTONIA
and
SLOVENIA**

**Agreement on cooperation in education, culture and science.
Signed at Ljubljana on 5 November 1993**

Authentic texts: Estonian, Slovene and English.

Registered by Estonia on 8 January 1997.

**ESTONIE
et
SLOVÉNIE**

**Accord de coopération culturelle, éducative et scientifique.
Signé à Ljubljana le 5 novembre 1993**

Textes authentiques : estonien, slovène et anglais.

Enregistré par l'Estonie le 8 janvier 1997.

[ESTONIAN TEXT — TEXTE ESTONIEN]

EESTI VABARIIGI VALITSUSE JA SLOVEENIA VABARIIGI VALITSUSE VAHELINE HARIDUSE-, KULTUURI- JA TEADUSEALASE KOOSTÖÖ LEPING

Eesti Vabariigi Valitsus ja Sloveenia Vabariigi Valitsus, edaspidi osutatud kui "lepingupooled",

soovides arendada koostööd hariduse, kultuuri ja teaduse alal,

olles veendunud, et käesolev leping aitab kaasa paremale teineteisemõistmisele ja suurendab lepingupoolte vahelisi mitmetasandilisi suhteid,

otsustanud lugu pidada Helsingi lõppakti Euroopa julgeoleku ja koostöö põhimõtetest,

on kokku leppinud järgnevas:

Artikkel 1

Lepingupooled arendavad vastastikust koostööd hariduse-, kultuuri- ja teadusealadel ning arendavad otsest koostööd ja kontakte ülikoolide ning muude haridus-, teadus-, uurimis- ja kultuuriasutuste ja organisatsioonide vahel.

Lepingupooled toetavad ülikoolide professorite, üliõpilaste, ekspertide ja kunstnike vahetust.

Artikkel 2

Kumbki Lepingupool kindlustab oma vahendite ulatuses, mõlema Lepingupoole kandidaatidele võimaluse õppimiseks ja spetsialiseeritud koolituseks oma ülikoolides ja teistes haridus-, teadus-, uurimis- ja kultuuriasutustes ja organisatsioonides.

Artikkel 3

Lepingupoole uurivad võimalusi tunnistuste, ülikooli diplomite ja akadeemiliste tiitlite vastastikuseks tunnustamiseks ja sõlmivad erilepingu.

Artikkel 4

Lepingupoole püüavad omandada paremaid teadmisi teise Lepingupoole kultuurist ja toetavad mitmesuguseid kultuurikontakte ja -üritusi.

Artikkel 5

Lepingupoole informeerivad teineteist kummagi Lepingupoole keele õppimise võimalustest ja toetavad teise lepingupoole esindajate osavõttu suvistest keelekursustest.

Artikkel 6

Lepingupoole hõlbustavad kultuuri- ja rahvusliku pärandi kaitsemeetmete alase informatsiooni vahetamist.

Artikkel 7

Lepingupoole ergutavad kontakte noorte vahel ja otsest koostööd mõlema maa noorsoo-organisatsioonide vahel.

Artikkel 8

Lepingupoole ergutavad koostööd mõlema maa spordiorganisatsioonide vahel ja osavõttu kummagi maa spordiüritustest.

Artikkel 9

Kõik tegevusalad, mis on kaetud selle lepinguga, peavad vastama selle Lepingupoole kehtivatele seadustele ja määrustele, kus nad toimuvad.

Kumbki Lepingupool annab teisele lepingupoolele, oma seadusandluse ja võimaluste piires, kõik võimalikud soodustused isikutele sissesõiduks ning selle lepinguga kaetud aladel vahetuste või programmide ellu viimiseks vajalike materjalide või varustuse sissetoomiseks.

Artikkel 10

Lepingupoolel soodustavad aktiivset koostööd UNESCO ja teiste rahvusvaheliste organisatsioonide raames kultuuri, hariduse ja teaduse alal.

Artikkel 11

Lepingupoolete esindajad kohtuvad vajaduse korral või teise lepingupoole nõudmisel Segakomisjonina, et üle vaadata selle lepinguga seonduvad tulemused.

Artikkel 12

See leping kinnitatakse vastavalt mõlema Lepingupoole seadustele ja jõustub nootide vahetamisega.

Leping jõustub viimase noodi kättesaamise päeval.

Käesolev leping jääb jõusse viieks aastaks ja uuendatakse automaatselt iga kord sama perioodi võrra, kuni üks Lepingupoolest teatab teisele Lepingupoolele kirjalikult vähemalt kuus kuud enne tähtaja lõppemist oma kavatsusest käesolev leping lõpetada.

Koostatud ..^(Lühjama, s. XI. 1993)..... kahes eksemplaris eesti, sloveeni ja inglise keeles, kusjuures kõik tekstid omavad võrdset jõudu. Lahknevuste korral võetakse aluseks inglisekeelne tekst.

Eesti Vabariigi Valitsuse
nimel:



Sloveenia Vabariigi Valitsuse
nimel:



[SLOVENE TEXT — TEXTE SLOVÈNE]

SPORAZUM MED VLADO REPUBLIKE ESTONIJE IN VLADO REPUBLIKE SLOVENIJE O SODELOVANJU V IZOBRAŽEVANJU, KULTURI IN ZNANOSTI

Vlada Republike Estonije in Vlada Republike Slovenije (v nadaljevanju: pogodbenici) sta,

v želji, da bi pospešili sodelovanje v izobraževanju, kulturi in znanosti,

v prepričanju, da bo ta sporazum pripomogel k boljšemu razumevanju in poglobljanju obojestranskih odnosov na različnih ravneh med pogodbenicama,

odločeni, da spoštujeta načela Helsinske sklepne listine o varnosti in sodelovanju v Evropi,

sklenili naslednje:

1. člen

Pogodbenici bosta pospeševali medsebojno sodelovanje v izobraževanju, kulturi in znanosti ter spodbujali neposredno sodelovanje in stike med univerzami, drugimi izobraževalnimi, znanstvenimi, raziskovalnimi in kulturnimi ustanovami in organizacijami.

Pogodbenici bosta spodbujali izmenjavo univerzitetnih profesorjev, študentov, znanstvenikov, strokovnjakov in umetnikov.

2. člen

Vsaka pogodbenica bo v okviru razpoložljivih sredstev kandidatom druge pogodbenice omogočila študij in strokovno izpopolnjevanje na svojih univerzah in drugih izobraževalnih, znanstvenih, raziskovalnih in kulturnih ustanovah in organizacijah.

3. člen

Pogodbenici bosta preučili možnosti za medsebojno priznavanje spričeval, univerzitetnih diplom in akademskih nazivov in bosta v ta namen podpisali poseben sporazum.

4. člen

Pogodbenici si bosta prizadevali za boljše poznavanje kulture druge pogodbenice in bosta podpirali kulturne stike in prireditve v vseh oblikah.

5. člen

Pogodbenici se bosta medsebojno obveščali o možnostih za učenje jezika druge pogodbenice in bosta v ta namen podpirali sodelovanje predstavnikov druge pogodbenice na poletnih jezikovnih tečajih.

6. člen

Pogodbenici bosta spodbujali izmenjavo informacij o ukrepih za zaščito kulturne in naravne dediscine.

7. člen

Pogodbenici bosta spodbujali stike med mladimi in neposredno sodelovanje med mladinskimi organizacijami obeh držav.

8. člen

Pogodbenici bosta spodbujali sodelovanje med športnimi organizacijami obeh držav in sodelovanje na športnih prireditvah v obeh državah.

9. člen

Vse dejavnosti, vključene v ta sporazum, morajo biti v skladu z zakoni in predpisi, ki veljajo v državi pogodbenici, v kateri potekajo. Vsaka pogodbenica bo v okviru svoje zakonodaje in zmožnosti drugi pogodbenici podelila vse ugodnosti za vstop oseb ter za uvoz gradiva in opreme, potrebne za izvajanje programov ali izmenjav, ki bodo dogovorjeni v skladu s tem sporazumom.

10. člen

Pogodbenici bosta spodbujali aktivno sodelovanje v okviru UNESCO in drugih mednarodnih organizacij s področja izobraževanja, kulture in znanosti.

11. člen

Predstavniki pogodbenic se bodo, kadar bo to potrebno, ali na željo ene od pogodbenic sestali kot mešana komisija, ki bo ocenila dogajanja v zvezi s tem sporazumom.

12. člen

Ta sporazum bo sprejet v skladu z zakoni obeh pogodbenic in bo pričel veljati z izmenjavo not.

Pričel bo veljati na dan prejema kasnejše note.

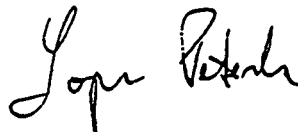
Ta sporazum se sklene za pet let in se vsakič samodejno obnavlja za enaka obdobja, če nobena od pogodbenic pisno ne obvesti druge vsaj šest mesecev pred iztekom veljavnosti tega sporazuma o svoji nameri, da ga odpoveduje.

Sestavljeno v *Ljubljani* dne *5. novembra 1993* v dveh izvornikih v estonskem, slovenskem in angleškem jeziku, pri čemer so vsa besedila enakovredna. V primeru razlik v tolmačenju velja angleško besedilo.

Za Vlado Republike
Estonije:



Za Vlado Republike
Slovenije:



AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF SLOVENIA ON COOPERATION IN EDUCATION, CULTURE
AND SCIENCE

The Government of the Republic of Estonia and the Government of the Republic of Slovenia, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

desiring to promote cooperation in the fields of education, culture and science,

being convinced that the Agreement will contribute to a better understanding and will enhance the multilevel mutual relations between the Contracting Parties,

resolved to respect the principles of the Helsinki Final Act on Security and Cooperation in Europe,²

have agreed as follows:

Article 1

The Contracting Parties shall develop mutual cooperation in the fields of education, culture and science, and shall promote direct cooperation and contacts between universities, other educational, scientific, research and cultural institutions and organisations.

The Contracting Parties shall support the exchange of university professors, students, scientists, experts and artists.

Article 2

Each Contracting Party, within the scope of its means, shall provide the opportunity for applicants of the Contracting Party for study and specialised training in its universities and other educational, scientific, research and cultural institutions and organisations.

Article 3

The Contracting Parties shall study possibilities for reciprocal recognition of certificates, university diplomas

¹ Came into force on 14 July 1994 by notification, in accordance with article 12.

² *International Legal Materials*, vol. XIV (1975), p. 1292 (American Society of International Law).

and academic titles, and shall sign a special agreement to this effect.

Article 4

The Contracting Parties shall endeavour to acquire better knowledge of the other Contracting Party's culture, and shall support cultural contacts and events in all forms.

Article 5

The Contracting Parties shall inform each other of possibilities for learning the language of the other Contracting Party, and shall support the participation of representatives of the other Contracting Party in summer language courses.

Article 6

The Contracting Parties shall facilitate the exchange of information on measures to protect cultural and natural national heritage.

Article 7

The Contracting Parties shall encourage contacts between young people and direct cooperation between youth organisations of the two countries.

Article 8

The Contracting Parties shall encourage cooperation between sports organisations of the two countries, and participation in sports events in each other's country.

Article 9

All activities covered by this Agreement shall comply with the laws and regulations in force in the State of the Contracting Party in which they take place.

Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party, within the limits of its legislation and capabilities, all possible facilities for the entry of persons and for the import of material and equipment necessary to carry out programmes or exchanges in the fields covered by this Agreement.

Article 10

The Contracting Parties shall promote active cooperation within UNESCO and other international organisations in the fields of education, culture and science.

Article 11

Representatives of the Contracting Parties shall, whenever necessary or at the request of either Contracting Party, meet as a Mixed Commission to review developments relating to this Agreement.

Article 12

This Agreement shall be accepted according to the law of each of the Contracting Parties and shall enter into force upon the exchange of notes.

It shall take effect on the day of receiving the posterior note.

This Agreement shall remain in force for the period of five years and shall be automatically renewed for the same period each time, unless either Contracting Party notifies the other Contracting Party in writing of its intention to terminate the present Agreement at least six months prior to its expiry.

Done at *Ljubljana* on *5. NOVEMBER 1993* in two authentic copies in Estonian, Slovene and English languages, all texts having equal power. In the event of different interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Republic of Estonia:

*T. Velliste*¹

For the Government
of the Republic of Slovenia:

*Ljupka Peterle*²

¹ T. Velliste.

² L. Peterle.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ DE COOPÉRATION CULTURELLE, ÉDUCATIVE ET SCIENTIFIQUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE

Le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République de Slovénie, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Désireux de développer la coopération dans les domaines de la culture, de l'éducation et de la science,

Convaincus que l'Accord contribuera à améliorer la compréhension et à renforcer les relations mutuelles à divers niveaux entre les Parties contractantes,

Résolus à respecter les principes de l'Acte final de la Conférence d'Helsinki sur la sécurité et la coopération en Europe²,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Les Parties contractantes développeront la coopération mutuelle dans les domaines de l'éducation, de la culture et de la science et favoriseront une coopération et des contacts directs entre les universités et d'autres instituts et organisations dans les domaines de l'éducation, de la science, de la recherche et de la culture.

Les Parties contractantes encourageront les échanges de professeurs d'université, d'étudiants, de scientifiques, d'experts et d'artistes.

Article 2

Chaque Partie contractante, dans la limite de ses moyens, offrira aux candidats de l'autre Partie contractante la possibilité de faire des études et de recevoir une formation spécialisée dans ses universités et dans d'autres instituts et organisations dans les domaines de l'éducation, de la science, de la recherche et de la culture.

Article 3

Les Parties contractantes étudieront les possibilités de reconnaissance réciproque des certificats, diplômes universitaires et titres académiques et signeront un accord spécial à cet effet.

Article 4

Chaque Partie contractante s'efforcera d'acquérir une meilleure connaissance de la culture de l'autre Partie contractante et encouragera toutes les formes de relations et de manifestations culturelles.

¹ Entré en vigueur le 14 juillet 1994 par notification, conformément à l'article 12.

² *Documents d'actualité internationale*, nos 34-35-36 (26 août-2 et 9 septembre 1975), p. 642 (La Documentation française).

Article 5

Les Parties contractantes s'informeront mutuellement des possibilités qui existent pour apprendre leurs langues respectives et chaque Partie contractante encouragera la participation de représentants de l'autre Partie contractante à des cours de langue pendant l'été.

Article 6

Les Parties contractantes faciliteront les échanges de renseignements concernant les mesures destinées à protéger le patrimoine culturel et naturel de l'un et l'autre pays.

Article 7

Les Parties contractantes encourageront les contacts entre les jeunes et la coopération directe entre les organisations de jeunesse des deux pays.

Article 8

Les Parties contractantes encourageront la coopération entre les groupements sportifs et la participation aux compétitions sportives des deux pays.

Article 9

Toutes les activités visées par le présent Accord devront satisfaire aux lois et règlements en vigueur dans l'Etat de la Partie contractante où elles se déroulent.

Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante, dans les limites de sa législation et de ses possibilités, toutes les facilités possibles pour l'entrée des personnes et l'importation du matériel et de l'équipement nécessaires pour la réalisation de programmes ou d'échanges dans les domaines visés par le présent Accord.

Article 10

Les Parties contractantes encourageront une coopération active avec l'UNESCO et d'autres organisations internationales dans les domaines de l'éducation, de la culture et de la science.

Article 11

Les représentants des Parties contractantes se réuniront, chaque fois que nécessaire, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans une Commission mixte chargée d'étudier l'évolution de la mise en œuvre du présent Accord.

Article 12

Le présent Accord sera approuvé conformément à la loi de chacune des Parties contractantes et entrera en vigueur dès que des notes auront été échangées.

Il prendra effet le jour de la réception de la deuxième note.

Le présent Accord restera en vigueur pour une durée initiale de cinq ans et sera tacitement reconduit pour des périodes d'une durée identique, à moins que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne signifie à l'autre Partie contractante par écrit son intention de le dénoncer, et ce six mois au moins avant la date de son expiration.

FAIT à Ljubljana, le 5 novembre 1993, en deux exemplaires originaux en langues estonienne, slovène et anglaise, chacun des textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

T. VELLISTE

Pour le Gouvernement
de la République de Slovénie :

L. PETERLE

No. 33496

**DENMARK
and
BELARUS**

**Air Services Agreement (with annexes). Signed at Oslo on
24 November 1995**

Authentic texts: Danish, Belarusian and English.

Registered by Denmark on 9 January 1997.

**DANEMARK
et
BÉLARUS**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexes). Signé à
Oslo le 24 novembre 1995**

Textes authentiques : danois, biélorusse et anglais.

Enregistré par le Danemark le 9 janvier 1997.

[DANISH TEXT — TEXTE DANOIS]

OVERENSKOMST MELLEM KONGERIGET DANMARKS REGERING OG REPUBLIKKEN BELARUS' REGERING VEDRØRENDE LUFTTRAFIK

Kongeriget Danmarks regering og Republikken Belarus' regering, som er parter i Konventionen om International Civil Luftfart og Overenskomsten om Transitrettigheder for Internationale Luftruter, der blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944 og som nærer ønske om, i overensstemmelse med den nævnte konvention, at afslutte en overenskomst med det hovedformål at etablere regelmæssig lufttrafik mellem deres respektive territorier er kommet overens om følgende:

Artikel I

Definitioner

I denne overenskomst skal

- (a) udtrykket »konvention« betyde Konventionen om international civil luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den syvende december 1944, og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90, og enhver ændring af tillæggene eller af konventionen i henhold til dennes artikel 90 og 94, for så vidt disse tillæg og ændringer er blevet vedtaget af begge kontraherende parter;
- (b) udtrykket »luftfartsmyndigheder« betyde, for Republikken Belarus' vedkommende, Statens Luftfatskomité, og for Kongeriget Danmarks vedkommende, Trafikministeriet, eller i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ der er bemyndiget til at udføre de funktioner der for nuværende udøves af de nævnte myndigheder;
- (c) udtrykket »udpeget luftfartsselskab« betyde et luftfartsselskab som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 3;
- (d) udtrykket »territorium«, »lufttrafik«, »international lufttrafik«, »luftfartsselskab« og »teknisk landing« har de betydninger som er fastsat for dem i konventionens artikler 2 og 96;
- (e) »overenskomst« betyde denne overenskomst, dens tillæg og alle ændringer heri;
- (f) »tillæg« betyde tillæggene til denne overenskomst eller som ændret i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 17, stk. 2. Tillæggene udgør en integreret del af denne overenskomst og alle henvisninger til overenskomsten skal omfatte henvisning til tillæggene med mindre andet er foreskrevet;
- (g) udtrykket »takst« betyde de priser, der skal betales for befordring af passagerer, bagage og fragt, samt de betingelser hvorunder disse priser anvendes, heri indbefattet priser og betingelser for andre ydelser udført af luftfartsselskabet i forbindelse med luftbefordringen, og inkluderer betaling og betingelser for agentur, men undtaget betaling og betingelser for befordring af post;
- (h) udtrykket »brugerafgift« betyde en afgift afkrævet luftfartsselskaber af de kompetente myndigheder for brug af lufthavn eller luftnavigationsfaciliteter for luftfartøjer, besætningen, passagerer og last.

Artikel 2

Trafikrettigheder

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de følgende rettigheder med henblik på international lufttrafik af det luftfartsselskab eller de luftfartsselskaber som er udpeget af den anden kontraherende part:
 - (a) ret til at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,
 - (b) ret til at foretage tekniske landinger på ovennævnte territorium,
 - (c) ret til at foretage landinger på ovennævnte territorium på de pladser der er angivet i denne overenskomsts tillæg med det formål at optage og afsætte i international trafik passagerer, fragt og post enten hver for sig eller kombineret.
2. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give et luftfartsselskab udpeget af en kontraherende part ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer,

fragt og post som befordres mod betaling eller vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

3. De kontraherende parters luftfartsselskaber, som ikke er udpeget i henhold til denne overenskomsts artikel 3, tilstås også de rettigheder som er anført i denne artikels stk. 1 (a) og (b).

Artikel 3

Udpegning af luftfartsselskab

1. Hver kontraherende part skal have ret til skriftlig overfor den anden kontraherende part at udpege et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber til at drive den aftalte trafik på de angivne ruter, og til at tilbagekalde eller ændre sådanne udpegelser.
2. Ved modtagelse af en sådan udpegelse skal den anden kontraherende part, under forbehold af denne artikels stk. 3 og 4, upholdeligt give de udpegede luftfartsselskaber den behørig driftstilladelse.
3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan pålægge et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab at godtgøre overfor dem, at det er i stand til at opfylde de vilkår som foreskrives i henhold til de love og bestemmelser som normalt og med rimelighed anvendes af sådanne myndigheder på driften af international lufttrafik i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.
4. a) Kongeriget Danmarks regering skal være berettiget til at nægte at give den driftstilladelse som omtales i denne artikels stk. 2, eller til at opstille sådanne betingelser som de måtte anse for påkrævede, for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder der er angivet i artikel 2, i ethvert tilfælde hvor den ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol af det pågældende luftfartsselskab beror i Belarus, og at luftfartsselskabet er inkorporeret, og har sit primære forretningssted i Belarus.
- b) Republikken Belarus' regering skal være berettiget til at nægte at give den driftstilladelse som omtales i denne artikels stk. 2, eller at opstille sådanne betingelser som den måtte anse for påkrævede, for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder der er angivet i artikel 2, i ethvert tilfælde hvor den ikke

finder det godtgjort, at effektiv kontrol af det pågældende luftfartsselskab beror i Danmark, og at luftfartsselskabet er inkorporeret, og har sit primære forretningssted i Danmark.

5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og godkendt kan det påbegynde driften af den aftalte trafik, forudsat at luftfartsselskabet opfylder alle denne overenskomsts bestemmelser.

Artikel 4

Tilbagekaldelse, suspension, samt pålæggelse af betingelser

1. Hver kontraherende part skal være berettiget til at tilbageholde eller tilbagekalde en driftstilladelse, eller til at suspendere det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabs udnyttelse af de rettigheder, som er angivet i denne overenskomsts artikel 2, eller til at foreskrive sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for udnyttelsen af disse rettigheder:
 - a) (i) i ethvert tilfælde hvor Kongeriget Danmarks regering ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol med pågældende luftfartsselskab beror i Belarus, og at luftfartsselskabet er inkorporeret og har sit primære forretningssted i Belarus.
 - (ii) i ethvert tilfælde hvor Republikken Belarus' regering ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol med pågældende luftfartsselskab beror i Danmark, og at luftfartsselskabet er inkorporeret og har sit primære forretningssted i Danmark.
 - b) i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme de love og bestemmelser udfærdiget hos den kontraherende part som tilstår disse rettigheder; eller
 - c) i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne bestemmelser.
2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse eller suspension af den driftstilladelse eller pålæggelse af de betingelser, som er omhandlet i denne artikels stk. 1, er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love og bestemmelser, skal sådan ret kun ud-

øves efter drøftelse med den anden kontraherende part.

I så fald skal drøftelsen afholdes indenfor en periode af tredive (30) dage fra den dato, hvor den anden kontraherende part modtager en sådan anmodning i skriftlig form.

Artikel 5

Benyttelse af lufthavne og faciliteter

1. En kontraherende part skal ikke pålægge den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber højere brugeravgifter end dem som pålægges dens egne luftfartsselskaber, der opererer mellem de kontraherende parts territorier.

Enhver afgift for luftnavigationsfaciliteter, som pålægges international trafik, udført af luftfartsselskaber der er autoriseret af en kontraherende part, skal stå i rimeligt forhold til omkostningen af den serviceydelse, som det pågældende luftfartsselskab har modtaget, og skal pålignes i overensstemmelse med de relevante retningslinier udstedt af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

2. Under driften af den aftalte trafik, skal de samme ensartede betingelser gælde hver kontraherende parts luftfartsselskabers brug af lufthavne, såvel som andre faciliteter under dens kontrol.
3. Hver kontraherende part skal tilskynde drøftelser om brugeravgifter mellem dens kompetente afgiftspålaggende myndigheder og de luftfartsselskaber der benytter tjenesteydelserne og faciliteterne stillet til rådighed af disse afkrævende myndigheder, og, hvor det er praktisk muligt, ved mellemkomst af disse luftfartsselskabers repræsenterende organisationer. Der bør gives rimeligt varsel om ethvert forslag til ændringer af sådanne afgifter til sådanne brugere, for at sætte dem i stand til at udtrykke deres synspunkter, før ændringer udføres. Hver kontraherende part skal desuden tilskynde dens myndigheder som pålægger afgifter og sådanne brugere til at udveksle passende informationer angående sådanne afgifter.

Artikel 6

Toldafgifter

1. Luftfartøjer, der benyttes i international lufttrafik af hver kontraherende parts udpe-

gede luftfartsselskab, såvel som deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof og smørelie og luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i sådanne luftfartøjer skal ved ankomsten til den anden kontraherende parts territorium være fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer, og andre afgifter eller skatter, forudsat at sådant udstyr og sådanne forsyninger forbliver om bord i luftfartøjet indtil de genduføres.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen af ydet tjeneste, er de følgende genstande også fritaget for afgifter, vederlag og gebyrer som er omtalt i denne artikels stk. 1:

a) luftfartøjsforråd, importeret til eller leveret på en kontraherende parts territorium, og taget om bord, indenfor rimeligheds grænser, til brug om bord på et afrejsende luftfartøj der benyttes i international lufttrafik af den anden kontraherende part;

b) reservedele, herunder motorer, indført til en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer der benyttes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab; og

c) brændstof, smørelie, og tekniske forråd indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium til brug om bord på et luftfartøj benyttet i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, selv når disse forsyninger er beregnet til brug på en del af rejsen som overflyver territoriet tilhørende den kontraherende part hvor disse tages ombord.

3. Materiel og forsyninger angivet i denne artikels stk. 1 og 2 kan forlanges opbevaret under opsyn eller kontrol af de passende myndigheder.

4. Fritagelse i medfør af denne artikel er også gældende i situationer hvor luftfartsselskaber udpeget af en kontraherende part har indgået arrangementer med et andet luftfartsselskab eller andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel af de genstande m.v. som er specificeret i denne artikels paragraf 1 og 2, indenfor den kontraherende parts territorium, forudsat at et sådant andet luftfartsselskab eller luftfartsselskaber nyder

lignende lempelser fra den anden kontraherende part.

Artikel 7

Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr såvel som de materialer og forsyninger, som beholdes om bord på luftfartøjer tilhørende den ene kontraherende part, må kun udlooses på den anden kontraherende parts territorium efter tilladelse fra dette territoriums toldmyndigheder. I så fald kan de undergives nævnte myndigheders opsyn, indtil de genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

Artikel 8

Foreskrifter for klarering ved indrejse

1. Passagerer i transit via en kontraherende parts territorium skal kun underkastes en meget enkel told- og indrejsekontrol. Bagage og fragt i direkte transit skal være fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.
2. En kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, gennemrejse, indvandring, pas, told og karantæne, skal efterkommes af det luftfartsselskab eller de luftfartsselskaber den anden kontraherende part har udpeget, og af eller på vegne af dets besætning, passagerer, fragt og post ved overflyvning af, indflyvning på, udflyvning fra, og mens de befinder sig indenfor den pågældende kontraherende parts territorium.

Artikel 9

Bestemmelser vedrørende kapacitet

1. Der skal være rimelig og lige adgang for hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber til at udføre lufttrafik på enhver rute angivet i tillægget til denne overenskomst.
2. Ved driften af den aftalte trafik på ruterne angivet i tillægget til denne overenskomst skal hver af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber tage hensyn til de interesser den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber har, således at den lufttrafik som sidstnævnte luftfartsselskab eller luftfartsselska-

ber yder på samme rute, ikke påvirkes på en utilbørlig måde.

3. Den aftalte trafik ydet af et udpeget luftfartsselskab skal bevare som sin primære målsætning at stille en kapacitet til rådighed, der er tilstrækkelig til de nuværende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, post og fragt, der kommer fra eller har sit mål på den kontraherende parts territorium der udpeger luftfartsselskabet.

Artikel 10

Udveksling af statistisk materiale

Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal efter anmodning tilsende den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådant periodisk eller andet statistisk materiale, som med rimelighed kan kræves med henblik på at vurdere den kapacitet, som af førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber er indsat i den aftalte trafik.

Sådant materiale skal omfatte alle oplysninger, der er nødvendige for at fastslå omfanget af den trafik som luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne har udført i den aftalte trafik.

Artikel 11

Takster

1. De takster, som skal anvendes af en kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber for befordring til eller fra den anden kontraherende parts territorium, skal fastsættes på et rimeligt niveau under behøring hensyntagen til alle i betragtning kommande faktorer, herunder driftsomkostninger, brugernes interesser, rimelig fortjeneste, og andre luftfartsselskabers takster.

De kontraherende parter er enige om at være særligt opmærksomme på takster, som kan afføde protest, fordi de forekommer urimeligt diskriminerende, uberettiget høje eller restriktive, kunstigt lave på grund af direkte eller indirekte tilskud eller støtte, eller ødelæggende.

2. De i denne artikel stk. 1 omhandlede takster kan aftales mellem de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber. Aftaler kan, hvis det er muligt, opnås efter drøftelser med andre luftfartsselskaber, som beflyver ruten eller dele af denne. De udpegede luftfartsselskaber skal imidlertid ikke

være udelukket fra at indgive, eller de kontraherende parters luftfartsmyndigheder fra at godkende, nogen takster.

3. De af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab foreslåede takster for trafik til og fra den anden kontraherende parts territorium skal forelægges for de kontraherende parters luftfartsmyndigheder i en sådan form som den kontraherende parts luftfartsmyndigheder særskilt måtte forlange. De skal forelægges mindst tredive (30) dage (eller en sådan kortere periode som de kontraherende parters luftfartsmyndigheder måtte aftale) før den foreslåede ikrafttrædelsesdato; i særlige tilfælde kan denne tidsfrist forkortes, forudsat at de nævnte myndigheder samtykker heri. De foreslåede takster skal betragtes som værende forelagt hos en kontraherende parts luftfartsmyndigheder på den dato de modtages af disse luftfartsmyndigheder.
4. Hver kontraherende part skal være berettiget til at godkende eller afvise takster for enkelt eller retur flybefordring mellem de to parters territorier, som begynder på dens eget territorium.

Ingen af parterne skal gribe til ensidig handling for at hindre indførelsen af foreslåede takster eller bibeholdelsen af allerede gældende takster for enkelt eller retur flybefordring mellem de to parters territorier, som begynder på den anden parts territorium.

5. De takster, som skal benyttes af et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab for befordring mellem den anden parts territorium og en tredje stats territorium på ruter dækket under denne overenskomst, skal være underkastet den anden parts godkendelseskrav.
6. Godkendelse af takster i overensstemmelse med stk. 4 ovenfor kan gives af hver kontraherende parts luftfartsmyndigheder til de luftfartsselskaber, der forelægger taksterne. Hvis de pågældende luftfartsmyndigheder imidlertid ikke har givet den anden parts luftfartsmyndigheder skriftlig besked om misbilligelse af sådanne til den anden parts luftfartsselskab hørende takster indenfor enogtyve (21) dage fra forelæggelsesdatoen, skal de pågældende takster anses for godkendt. I tilfælde hvor forelæggelsesperioden er forkortet i overensstem-

melse med stk. 3 ovenfor, kan de kontraherende parters luftfartsmyndigheder enes om, at den periode, indenfor hvilken misbilligelse skal tilkendegives, forkortes tilsvarende.

7. Hvor en kontraherende part finder at taksten for befordring til dens territorium falder indenfor kategorierne der er beskrevet i stk. 1, andet afsnit ovenfor, skal denne part tilkendegive utilfredshed over for den anden part indenfor enogtyve (21) dage fra takstens forelæggelsesdato, og kan gøre brug af de konsultationsprocedurer, der er beskrevet i stk. 9 nedenfor.
8. Tilkendegivelserne af misbilligelse og utilfredshed nævnt ovenfor skal anses for at være forelagt den anden kontraherende part på den dag de modtages af den part.
9. Hver kontraherende part kan udbede sig konsultationer angående enhver takst benyttet af en parts luftfartsselskab på en rute dækket af denne overenskomst, også hvor taksten har været underkastet tilkendegivelse af misbilligelse eller utilfredshed. Sådanne konsultationer skal holdes ikke senere end tredive (30) dage efter modtagelse af anmodningen. Parterne skal samarbejde om at sikre sig den nødvendige information til en gennemtænkt løsning af problemerne. Hvis parterne når til en aftale, skal hver part udfolde de største bestræbelser på at udføre aftalen. Hvis ingen aftale opnåes, skal beslutningen af den part fra hvis territorium befordringen udgår, være gældende.
10. Taksterne fastsat i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser skal forblive i kraft indtil nye takster er blevet fastsat i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser.

Ved godkendelse af takster kan en kontraherende parts luftfartsmyndigheder imidlertid knytte sådanne udløbsdatoer til deres godkendelse som de måtte finde passende. Hvor en takst har en udløbsdato, skal den forblive i kraft indtil udløbsdatoen, medmindre den bliver tilbagekaldt af pågældende luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, eller medmindre en erstatende takst forelægges og godkendes forud for udløbsdatoen.

Når en takst er blevet godkendt uden en udløbsdato, og hvor ingen ny takst er blevet forelagt og godkendt, skal denne takst forblive i kraft, indtil den pågældende kontraherende parts luftfartsmyndigheder indgiver varsel overfor pågældende luftfartsselskaber om ophævelse af denne godkendelse. Sådant varsel skal gives mindst halvfems (90) dage før takstens planlagte udløbsdato.

11. De kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber skal være berettigede til at matche (dvs. prisniveau, betingelser og udløbsdato) enhver takst, der er behørigt godkendt og benyttet af et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab for rejse mellem det/de samme par byer på en rute mellem de kontraherende parter.
12. Begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal tilstræbe at sikre at (A) de takster som opkræves og indkasseres svarer til de godkendte takster, og at (B) intet luftfartsselskab reducerer nogen del af sådanne takster på nogen måde, direkte eller indirekte.

Artikel 12

Overførsel af indtjening

Hvert udpegede luftfartsselskab skal have ret til at omveksle og på begæring overføre lokale indtægter udover beløb udbetalt lokalt, til sit eget land. Omveksling og overførsler skal tillades uden restriktioner på grundlag af valutamarkedets gældende kurser for løbende betalinger på tidspunktet hvor sådanne midler fremlægges til omveksling og overførsel, og skal ikke underkastes nogen afgifter bortset fra de almindelige vederlag banker opkræver for at udføre sådanne omvekslinger og overførsler.

Artikel 13

Luftfartsselskabernes repræsentation

1. Hver kontraherende part skal på grundlag af gensidighed tilstå den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber ret til at opretholde repræsentanter på dens territorium, herunder kontorer, det administrative, forretningsmæssige og tekniske personale, der er fornødent til at opfylde det pågældende udpegede luftfartsselskabs behov.

2. Begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber skal have ret til at være involveret i salg af luftbefordring på den anden kontraherende parts territorium, enten direkte eller gennem agenter. De kontraherende parter skal ikke indskrænke det udpegede luftfartsselskabs eller luftfartsselskabers ret til at sælge, eller nogen person til at købe, sådan befordring i den lokale eller nogen anden frit vekselbar valuta. Ejheller skal de kontraherende parter indskrænke det udpegede luftfartsselskabs ret til at betale i lokal eller anden frit vekselbar valuta, deres lokalt pådragne udgifter.

Artikel 14

Godkendelse af fartplaner

1. Luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne udpeget af en kontraherende part skal forelægge dets eller deres trafikprogram til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheders godkendelse mindst femogfyrrer (45) dage forud for påbegyndelsen af driften. Trafikprogrammet skal i særdeleshed indeholde tidstabeller, trafikfrekvensen, og de typer luftfartøjer, der vil blive anvendt.
2. Enhver ændring foretaget i et godkendt lufttrafikprogram på et senere tidspunkt skal også forelægges til godkendelse.

Artikel 15

Luftfartssikkerhed

1. Hver kontraherende part bekræfter at deres gensidige forpligtelse til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod handlinger, som udgør ulovlig forstyrrelse, udgør en integreret del af denne overenskomst. Hver kontraherende part skal især handle i overensstemmelse med luftfartssikkerhedsbestemmelserne i »Konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer«, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, »Konventionen om Bekæmpelse af Ulovlig Bemægtigelse af Luftfartøjer«, undertegnet i Haag den 16. december 1970, og »Konventionen til Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, og »Protokollen for Bekæmpelse af Ulovlige Voldshandlinger i Lufthavne som betjener International Civil Luftfart, Supplerende

Konventionen for Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, udfærdiget i Montreal den 23. september 1971, og undertegnet i Montreal den 24. februar 1988.

2. De kontraherende parter skal efter anmodning tilstå hinanden al nødvendig bistand for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, og enhver anden trussel mod den civile luftfarts sikkerhed.
3. De kontraherende parter skal, i deres gensidige relationer, handle i overensstemmelse med de gældende bestemmelser om luftfartssikkerhed, der er fastsat af den Internationale Civile Luftfartsorganisation, og som er indføjet i tillæg til »Konvention om international Civil Luftfart«, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944. Hver kontraherende part skal forlange, at de som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på partens territorium, og de som driver lufthavne på dens territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.
4. Hver kontraherende part anerkender, at deres luftfartsoperatører kan blive pålagt at overholde de luftfartssikkerhedsbestemmelser, som omhandles i denne artikels stk. 3, som er fastlagt af den anden kontraherende part for indflyvning på, udflyvning fra, eller under ophold på den anden kontraherende parts territorium. Hver kontraherende part skal sikre, at der indenfor dens territorium er taget passende effektive forholdsregler for at beskytte luftfartøjet og til at undersøge passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd, forud for samt under ombordstigning eller lastning. Hver kontraherende part skal også positivt overveje enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødekommelse af en særskilt trussel.
5. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer, eller trussel herom, eller andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne eller luftnavigationsanlæg, skal de kontraherende parter bistå hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og ved an-

dre passende forholdsregler med henblik på hurtig og sikker afslutning på sådan hændelse eller trussel herom.

Artikel 16

Konsultation

Hver kontraherende part kan nårsomhelst anmode om konsultationer om gennemførelsen, fortolkningen eller anvendelse af denne overenskomst, eller dens efterlevelse. Sådanne konsultationer, som kan være mellem luftfartsmyndigheder, skal begynde indenfor en frist på tres (60) dage fra den dato den anden kontraherende part modtager en skriftlig anmodning, medmindre de kontraherende parter opnår enighed om noget andet.

Artikel 17

Ændringer

1. Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i denne overenskomst, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part. En sådan konsultation, som kan finde sted mellem luftfartsmyndighederne, og som kan foregå mundtligt eller skriftligt, skal påbegyndes indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre de kontraherende parter enes om noget andet. Enhver sådan aftalt ændring skal træde i kraft når den er godkendt i overensstemmelse med begge kontraherende parters forfatningsmæssige krav, og bekræftet ved udveksling af diplomatiske noter.
2. Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages efter direkte aftale mellem de kontraherende parters luftfartsmyndigheder.

Artikel 18

Bilæggelse af tvister

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, skal de kontraherende parter først søge at bilægge den ved forhandling.
2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at bilægge tvisten ved forhandling, kan de enten enes om at henvise tvisten til afgørelse af en person eller institution, eller

tvisten kan efter anmodning af en af de kontraherende parter indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol, bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf en udpeges af hver kontraherende part, og den tredje vælges af de således udpegede. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra den dato, hvor den ene kontraherende part ad diplomatisk vej har modtaget en anmodning fra den anden part om tvistens afgørelse ved en sådan voldgiftsdomstol, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges indenfor et tidsrum af yderligere tres (60) dage. Hvis en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller hvis den tredje voldgiftsmand ikke udpeges indenfor det angivne tidsrum, kan enhver af de kontraherende parter anmode præsidenten for rådet i Organisationen for International Civil Luftfart om efter behov at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad situationen påkræver. I alle tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredje land, og skal fungere som formand for voldgiftsdomstolen, og skal bestemme hvor voldgiften skal finde sted. Hvis formanden finder, at han er borger i et land, som ikke kan betragtes som værende neutralt i forhold til tvisten, skal den mest erfarne næstformand, som ikke på dette grundlag er inhabil, foretage udnævnelser. Voldgiftsdomstolen skal nå sin afgørelse ved stemmeflerhed.

3. Voldgiftsdomstolens udgifter skal deles lige-
ligt mellem de kontraherende parter.
4. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2.
5. Hvis, og i givet fald så længe, en af de kontraherende parter ikke efterkommer en kendelse i medfør af denne artikels stk. 2, kan den anden kontraherende part begrænse, tilbageholde eller tilbagekalde enhver rettighed eller ethvert privilegium, som den i

medfør af denne overenskomst har tilstået den forsømmende kontraherende part eller det/de forsømmende udpegede luftfartsselskab(er).

Artikel 19

Registreringer

Denne overenskomst og dens tillæg, samt enhver senere ændring heri skal registreres i Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 20

Opsigelse

Hver kontraherende part kan når som helst meddele den anden kontraherende part om sin beslutning om at bringe denne overenskomst til ophør; sådan meddelelse skal samtidigt videregives til Organisationen for International Civil Luftfart. I så fald ophører overenskomsten tolv (12) måneder efter datoen for den kontraherendes parts modtagelse af meddelelsen, medmindre opsigelsen efter aftale er trukket tilbage inden udløbet af denne tidsfrist. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses for modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

Artikel 21

Ikrafttræden

Denne overenskomst træder i kraft fra dato for undertegnelsen.

Til bekræftelse heraf har de undertegnede, som er behørigt bemyndiget hertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i to eksemplarer, i Oslo den 24. november 1995 på engelsk, dansk og belarussisk, hver med samme gyldighed. I ethvert tilfælde af fortolkningsdivergens, skal den engelske tekst lægges til grund.

For Kongeriget
Danmarks Regering:

OLE F. JØRGENSEN

For Republikken
Belarus' Regering:

GRIGORI FJODOROV

(Danmark)

TILLÆG A

1. Ruter som skal drives af det af Kongeriget Danmarks regering udpegede luftfartsselskab
-

Kolonne 1
Pladser i Danmark

Kolonne 2
Minsk

2. Intet vil hindre et af hver kontraherende part udpeget luftfartsselskab at betjene andre pladser end dem, der er specificeret i dette tillæg, forudsat ingen kommercielle rettigheder udøves mellem disse pladser og den anden kontraherende parts territorium.

(Danmark)

TILLÆG B

1. Ruter som skal drives af det af Republikken Belarus' regering udpegede luftfartsselskab
-

Kolonne 1
Pladser i Belarus

Kolonne 2
København

2. Intet vil hindre et af enhver kontraherende part udpeget luftfartsselskab at betjene andre pladser end dem, der er specificeret i dette tillæg, forudsat ingen kommercielle rettigheder udøves mellem disse pladser og den anden kontraherende parts territorium.
-

[BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSE]

ПАГАДНЕННЕ ПАМІЖ УРАДАМ КАРАЛЕЎСТВА ДАНІЇ І УРАДАМ РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ АБ ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІНАХ

Урад Каралеўства Даніі і Урад Рэспублікі Беларусь

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі і Пагаднення аб транзіце пры міжнародных паветраных зносінах, адкрытых для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944г.,

жадаючы заключыць Пагадненне ў адпаведнасці з названай Канвенцыяй з мэтай устанавлення рэгулярных паветраных зносін паміж іх тэрыторыямі; дамовіліся аб наступным:

Артыкул 1

Азначэнні

У мэтах гэтага Пагаднення:

- (а) "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944г., і ўключае любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 названай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадаткаў або Канвенцыі згодна з Артыкуламі 90 і 94 Канвенцыі, як толькі гэтыя Дадаткі і папраўкі будуць прынятыя абодвума Дагаворнымі Бакамі;
- (б) тэрмін "авіяцыйныя ўлады" азначае ў адносінах да Каралеўства Даніі Міністэрства транспарту; а ў адносінах да Рэспублікі Беларусь Дзяржаўны камітэт па авіяцыі, або ў абодвух выпадках любую асобу ці орган, якія ўпаўнаважаны выконваць любыя функцыі, што выконваюцца ў гэты час названымі ўладамі;
- (в) тэрмін "назначанае авіяпрадпрыемства" азначае авіяпрадпрыемства, якое было назначана ў адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення;
- (г) тэрміны "тэрыторыя", "паветраныя зносіны", "міжнародныя паветраныя зносіны", "авіяпрадпрыемства" і "прыпынак з некамерцыйнай мэтай" маюць значэнне адпаведна, як запісана ў Артыкулах 2 і 96 Канвенцыі;

- (д) "Пагадненне" азначае гэтак Пагадненне, Дадаткі да яго і любыя папраўкі да яго;
- (е) "Дадатак" азначае Дадатак да гэтага Пагаднення або папраўкі ў адпаведнасці з палажэннямі параграфу 2 Артыкула 17 гэтага Пагаднення. Дадаткі складаюць неад'емнае цэлае з гэтым Пагадненнем, а ўсе спасылкі на Пагадненне павінны ўключаць спасылку на Дадаткі, за выключэннем агавораных асобна;
- (ж) тэрмін "тарыф" азначае стаўкі, якія аплачваюцца за перавозку пасажыраў, багажу і грузу, а таксама ўмовы, на якіх гэтыя стаўкі прымяняюцца, уключаючы стаўкі і ўмовы іншых паслуг, якія аказваюцца перавозчыкам у сувязі з паветранымі перавозкамі, і ўключаючы аплату і ўмовы, якія прапановуе агенцкае прадстаўніцтва, за выключэннем аплаты або ўмоў перавозкі пошты;
- (з) тэрмін "плата за карыстанне" азначае аплату, налічаную авіяпрадпрыемствам кампетэнтнымі ўладамі за карыстанне аэрапортам або сродкамі паветранай навігацыі, іх экіпажамі, пасажырамі і грузам.

Артыкул 2

Камерцыйныя правы авіяпрадпрыемстваў

1. Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку наступныя правы на ажыццяўленне паветраных зносін авіяпрадпрыемствам або авіяпрадпрыемствамі, якія назначаны другім Дагаворным Бокам:
 - (а) пералёту праз тэрыторыю другога Дагаворнага Боку без пасадкі;
 - (б) правядзення на ўказанай тэрыторыі пасадак з некамерцыйнай мэтай;
 - (в) правядзення пасадак на ўказанай тэрыторыі ў пунктах, пазначаных у Дадатку да гэтага Пагаднення, з мэтай пагрузкі на борт або выгрузкі пасажыраў, грузу, пошты, як асобна, так і ў спалучэнні, якія перавозяцца па міжнародных паветраных лініях.
2. Нішто ў параграфу 1 гэтага Артыкула не будзе разглядацца як прывілея назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку прымаць на борт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў, груз або пошту, якія накіроўваюцца ў іншы пункт гэтага Дагаворнага Боку, за плату або па найму.
3. Авіяпрадпрыемствы кожнага Дагаворнага Боку, якія адрозніваюцца ад авіяпрадпрыемстваў, назначаных у адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення, таксама будуць карыстацца правамі, названымі ў параграфу 1 (а) і (б) гэтага Артыкула.

Артыкул 3

Назначэнне авіяпрадпрыемстваў

1. Кожны Дагаворны Бок будзе мець права назначыць і пісьмова паведаміць пра гэта другому Дагаворнаму Боку адно або некалькі авіяпрадпрыемстваў з мэтай эксплуатацыі дагаворных ліній па вызначаных маршрутах, а таксама адмяніць або змяніць такія назначэнні.
2. Пры атрыманні такога назначэння другі Дагаворны Бок у адпаведнасці з палажэннямі параграфу (3) і (4) гэтага Артыкула без затрымкі дасць назначаным авіяпрадпрыемствам адпаведныя дазволы на эксплуатацыю.
3. Авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку могуць патрабаваць, каб авіяпрадпрыемствы, назначаныя другім Дагаворным Боком, выконвалі ўмовы, прадпісаныя законамі і правіламі, якія звычайна і разумна прымяняюцца такімі ўладамі ў міжнародных паветраных зносінах згодна з палажэннямі Канвенцыі.
4. а) Урад Каралеўства Даніі будзе мець права адмовіць у дазеле на эксплуатацыю, названым у параграфу (2) гэтага Артыкула, або патрабаваць такія ўмовы, якія ён палічыць неабходнымі пры выкарыстанні назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2, у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Рэспубліцы Беларусь і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Рэспубліцы Беларусь.
- б) Урад Рэспублікі Беларусь будзе мець права адмовіць у дазеле на эксплуатацыю, названым у параграфу (2) гэтага Артыкула, або патрабаваць такія ўмовы, якія ён палічыць неабходнымі для выкарыстання назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2, у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Каралеўству Даніі і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Каралеўстве Даніі.
5. Авіяпрадпрыемства, якое назначана і атрымала названы дазвол, можа пачаць эксплуатацыю дагаворных авіяліній пры ўмове выканання авіяпрадпрыемствам усіх палажэнняў гэтага Пагаднення.

Артыкул 4

Скасаванне, прыпыненне дзеяння дазволу і ўвядзенне ўмоў.

1. Кожны Дагаворны Бок мае права скасаваць дазвол на эксплуатацыю або прыпыніць ажыццяўленне правоў, агавораных у Артыкуле 2 гэтага

Пагаднення, авіяпрадпрыемствамі другога Дагаворнага Боку, або азначыць выкананне гэтых правоў такімі ўмовамі, якія ён палічыць неабходнымі:

- a)(i) калі Урад Каралеўства Даніі ў любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Рэспубліцы Беларусь і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Рэспубліцы Беларусь.
 - (ii) калі Урад Рэспублікі Беларусь у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Каралеўству Даніі і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Каралеўстве Даніі.
 - b) калі такое авіяпрадпрыемства не выконвае законаў і правіл Дагаворнага Боку, які надае гэтыя правы; або
 - v) калі гэтае авіяпрадпрыемства не выконвае іншых умоў згодна з палажэннямі, прадпісанымі паводле гэтага Пагаднення.
2. Такое права можа быць рэалізаванае толькі пасля кансультацый з другім Дагаворным Боком, за выключэннем выпадкаў, калі неадкладная адмена і прыпыненне дзеяння дазволу на эксплуатацыю, названага ў параграфе (1) гэтага Артыкула, або ўвядзенне ў яго такіх умоў, неабходных для таго, каб пазбегнуць далейшага парушэння законаў і правіл.
- У гэтым выпадку кансультацыі будуць праведзены на працягу трыццаці (30) дзён з моманту атрымання Дагаворным Бокам пісьмовага запыту аб гэтым.

Артыкул 5

Карыстанне аэрапортамі ды іншымі авіясродкамі.

1. Дагаворны Бок не будзе спаганяць з назначаных авіяпрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку плату за карыстанне, якая перавышала б аплату, што спаганяецца з яе ўласных авіяпрадпрыемстваў, занятых паміж тэрыторыямі Дагаворных Бакоў.

Любая плата за карыстанне сродкамі паветранай навігацыі, якая спаганяецца з міжнародных перавозак, што ажыццяўляюцца авіяпрадпрыемствамі, якія атрымалі дазвол аднаго з Дагаворных Бакоў, будзе разумна суадносіцца з коштам паслуг, што аказваюцца назначанаму авіяпрадпрыемству, і спаганяцца ў адпаведнасці з канкрэтнымі дырэктывамі, якія выпушчаны Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

2. Пры эксплуатацыі дагаворных авіяліній аднолькавыя ўмовы будуць прымяняцца ў адносінах да карыстання авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў аэрапортамі ды ўсімі іншымі сродкамі, якія знаходзяцца ў іх распараджэнні.
3. Кожны Дагаворны Бок будзе падтрымліваць правядзенне кансультацый па пытаннях аплаты паміж сваімі кампетэнтнымі ўладамі і авіяпрадпрыемствамі, якія карыстаюцца паслугамі і сродкамі, што даюцца гэтымі ўладамі па магчымасці праз прадстаўніцкія арганізацыі гэтых авіяпрадпрыемстваў. Такім карыстальнікам будуць давацца адпаведныя паведамленні з прычыны любых прапаноў аб змяненнях такой аплаты для таго, каб названыя карыстальнікі мелі магчымасць выказаць сваё меркаванне да правядзення змяненняў. Кожны Дагаворны Бок будзе таксама заахвочваць свае кампетэнтныя ўлады і такіх карыстальнікаў да абмену інфармацыяй адносна такой аплаты.

Артыкул 6

Мытныя зборы

1. Паветраныя судны, якія эксплуатуюцца на міжнародных паветраных лініях назначаным авіяпрадпрыемствам або авіяпрадпрыемствамі любога з Дагаворных Бакоў, а таксама іх стацыянарнае абсталяванне, запасы паліва і змазачных матэрыялаў і запасы паветраных суднаў (уключаючы прадукты харчавання, напіткі і тытунёвыя вырабы), якія знаходзяцца на борце такіх паветраных суднаў, будуць вызвалены ад усіх мытных пошлін і збораў, аплаты за прагляд ды іншых збораў і падаткаў пры прыбыцці на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку пры ўмове, што такое абсталяванне і запасы застаюцца на борце паветраных суднаў да моманту іх вывазу.
2. За выключэннем выплат, заснаваных на кошце выкананых паслуг, наступныя вырабы таксама будуць вызвалены ад збораў і выплат, названых у параграфі 1 гэтага Артыкула:
 - а) запасы паветранага судна, узвезеныя або пастаўленыя на тэрыторыі аднаго Дагаворнага Боку і прынятыя на борт, у разумных межах, для скарыстання на борце вылятаючага паветранага судна, што ажыццяўляе міжнародныя паветраныя зносіны назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку;
 - б) запасныя часткі, уключаючы рухавікі, узвезеныя на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку для эксплуатацыі або рамонту паветраных суднаў, што эксплуатуюцца на міжнародных паветраных лініях назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку; і

- в) палива, змазочні матеріялы і расходні технічны запасы, якія ўвезены або пастаўлены на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку для карыстання на борце паветранага судна, што ажыццяўляе міжнародныя паветраныя зносіны назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, нават калі такія запасы будуць выкарыстоўвацца на частцы маршруту, што праходзіць над тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку, дзе яны былі ўзятыя на борт.
3. Абсталюванне і запасы, названыя ў пагарафах (1) і (2) гэтага Артыкула могуць быць пастаўлены пад кантроль адпаведных улад.
4. Ільготы, што дазволены ў адпаведнасці з гэтым Артыкулам, таксама будуць дадзены ў сітуацыях, калі назначаныя авіяпрадпрыемствы другога Дагаворнага Боку заключылі пагадненні з іншымі авіяпрадпрыемствамі аб пазыцы або перадачы на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку вырабаў, названых у параграфі (1) і (2) гэтага Артыкула, пры ўмове, што такое другое авіяпрадпрыемства або авіяпрадпрыемствы атрымаюць такія ж ільготы з боку другога Дагаворнага Боку.

Артыкул 7

Захаванне бартавога абсталювання і запасаў.

Звычайнае бартавое абсталюванне, а таксама матэрыялы і запасы, якія знаходзяцца на борце паветранага судна любога з Дагаворных Бакоў, могуць быць выгружаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі з дазволу мытных улад гэтай тэрыторыі. У такім выпадку яны могуць быць пастаўлены пад кантроль названых улад да моманту іх вывазу або іншага выкарыстання ў адпаведнасці з мытнымі правіламі.

Артыкул 8

Правілы мытнага прагляду.

1. Пасажыры, што перамяшчаюцца транзітам праз тэрыторыю любога з Дагаворных Бакоў будуць падлягаць толькі спрошчанаму мытнаму і ўязному прагляду. Багаж і груз, што накіроўваюцца прамым транзітам, будуць вызвалены ад мытных збораў ды іншых падобных падаткаў.
2. Законы і правілы аднаго Дагаворнага Боку, якія адносяцца да ўезду, прагляду, транзіту, іміграцыі, пашпартных, мытных і каранцінных працэдур, будуць выконвацца назначаным авіяпрадпрыемствам або

авіапрадпрыемствамі другога Дагаворнага Боку, а таксама яго экіпажам і пасажырамі або адносна грузу і пошты пры ўездзе, выездзе і знаходжанні на тэрыторыі такога Дагаворнага Боку.

Артыкул 9

Правазныя ёмістасці

1. Назначаныя авіапрадпрыемствы другога Дагаворнага Боку будуць мець справядлівыя і аднолькавыя магчымасці для эксплуатацыі авіяліній на любым маршруце, агавораным у Дадатку да гэтага Пагаднення.
2. Падчас эксплуатацыі дагаворных ліній па маршрутах, агавораных у Дадатку да гэтага Пагаднення, назначаныя авіапрадпрыемствы любога з Дагаворных Бакоў будуць браць пад увагу інтарэсы назначанага авіапрадпрыемства або авіапрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку, каб пазбегнуць неспрыяльнага ўдзеяння на паветраныя зпасіны, якія ажыццяўляюцца апошнім авіапрадпрыемствам або авіапрадпрыемствамі.
3. Дагаворныя лініі, што забяспечваюцца назначанымі авіапрадпрыемствамі будуць мець сваёй галоўнай мэтай забеспячэнне правазных ёмістасцей, якія адпавядаюць бягучым і разумным меркаваным патрабаванням да правозкі пасажыраў, пошты і грузу, што паступаюць на тэрыторыю і выбываюць з тэрыторыі Дагаворнага Боку, які назначыў авіапрадпрыемства.

Артыкул 10

Абмен статыстыкай

Авіацыйныя ўлады любога з Дагаворных Бакоў будуць забяспечваць, паводле просьбы, перадачу авіацыйным уладам другога Дагаворнага Боку такія перыядычныя або іншыя статыстычныя справаздачи, якія могуць быць разумна неабходныя для перагляду правазных ёмістасцей, што забяспечваюцца па дагаворных авіялініях назначаным авіапрадпрыемствам першага Дагаворнага Боку.

Такія справаздачи будуць уключаць усю інфармацыю, неабходную для вызначэння аб'ёму перавозак, што ажыццяўляюцца авіапрадпрыемствам або авіапрадпрыемствамі на дагаворных паветраных лініях.

Артыкул 11

Тарыфы

1. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі аднаго з Дагаворных Бакоў адносна перавозак на тэрыторыю або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, будуць устаноўлены на разумным узроўні, з адпаведным улікам усіх звязаных з гэтым фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак і тарыфы другіх авіяпрадпрыемстваў.

Дагаворныя Бакі пагадзіліся надаваць асаблівую ўвагу тарыфам, якія могуць выклікаць прэрэчанні, таму што яны непамерна дыскрымінацыйныя, занадта высокія або абмежаваныя, або грабежніцкія, ненатуральна заніжаныя, таму што непасрэдна або ўскосна асігнаваныя або падтрымліваюцца.

2. Тарыфы, вызначаныя ў параграфі 1 гэтага Артыкула, могуць быць узгоднены назначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў. Пагадненні будуць, па магчымасці, дасягнуты праз кансультацыі з іншымі авіяпрадпрыемствамі, якія эксплуатауюць увесь або частку названага маршруту. Аднак, нішто не перашкодзіць вызначэнню любых тарыфаў назначаным авіяпрадпрыемствам або адабрэнню іх авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.

3. Тарыфы, прапанаваныя назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго з Дагаворных Бакоў адносна перавозак на або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, павінны быць пададзены авіяцыйным уладам Дагаворных Бакоў у такім выглядзе, які авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў могуць асобна патрабаваць. Яны павінны быць пададзены прынамсі за трыццат (30) дзён (або ў карацейшы перыяд, які авіяцыйныя ўлады Дагаворнага Боку павінны ўзгадніць) перад прапанаванай датай увядзення; у спецыяльных выпадках ліміт часу можа быць скарачаны і падлягае дазволу гэтых улад. Прапанаваныя тарыфы павінны быць разгледжаны пасля іх падачы авіяцыйным уладам Дагаворнага Боку ў дату, калі яны атрыманы авіяцыйнымі ўладамі.

4. Кожны Дагаворны Бок будзе мець права адобрыць або не адобрыць тарыфы для аднабаковых або перавозак "туды" і "назад" паміж тэрыторыямі двух Дагаворных Бакоў, якія пачынаюцца на іх уласнай тэрыторыі.

Ні адзін з Дагаворных Бакоў не будзе ажыццяўляць аднабаковыя дзеянні па прадухіленні ўвядзення прапанаваных тарыфаў або абнаўлення тарыфаў ужо ў дзеянні для аднабаковых або перавозак "туды" і "назад" паміж тэрыторыямі двух Дагаворных Бакоў, якія пачынаюцца на тэрыторыі другога Боку.

5. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку для перавозак паміж тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку і трэцяй дзяржавай у сферы дзейнасці, прадугледжанай гэтым Пагадненнем, будуць падлягаць адабрэнню другога Дагаворнага Боку.
6. Адабрэнне тарыфаў у адпаведнасці з вышэйпамянёным параграфам 4 можа быць дадзена авіяцыйнымі ўладамі любога Дагаворнага Боку авіяпрадпрыемствам, якія ўстапаўліваюць тарыфы. Аднак, калі запікаўленыя авіяцыйныя ўлады не далі авіяцыйным уладам другога Боку паведамленне аб неадабрэнні такіх тарыфаў авіяпрадпрыемствам другога Боку на працягу дваццаці аднаго (21) дня з даты атрымання дакументаў, тарыфы, якія разглядаюцца, будуць адобраны. У выпадку скарачэння перыяду падачы дакументаў у адпаведнасці з вышэйпамянёным параграфам 3, авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў могуць пагадніцца аб тым, што перыяд, на працягу якога выяўлена неадабрэнне, павінен быць скарачаны адпаведна.
7. Калі кожны Дагаворны Бок лічыць, што тарыф для перавозкі на іх тэрыторыю зніжаецца ў межах катэгорый, названых у вышэйпамянёным параграфе 1, другі абзац, такі Бок будзе даваць заўвагі незадавальнення другому Боку на працягу дваццаці аднаго (21) дня з даты ўстанаўлення тарыфу і павінен карыстацца кансультацыйнымі працэдурамі, якія названы ў ніжэйпамянёным параграфе 9.
8. Заўвагі незадавальнення і асуджэння, згаданыя вышэй, будуць разгледжаны як толькі будуць пададзены на разгляд другім Дагаворным Бокам у дату, у якую яны былі атрыманы гэтым Бокам.
9. Кожны Дагаворны Бок можа патрабаваць кансультацыі, якія маюць дачыненне да любога тарыфу авіяпрадпрыемства кожнага Боку ў сферы дзейнасці, прадугледжанай гэтым Пагадненнем, уключаючы выпадак, калі тарыф падлягае заўвагам незадавальнення або неадабрэння. Такія кансультацыі будуць праведзены не пазней, чым за трыццаць (30) дзён пасля атрымання запыту. Бакі будуць супрацоўнічаць у забеспячэнні інфармацыі, неабходнай для вырашэння спрэчных пытанняў. Калі Бакі дасягнуць пагаднення, кожны Бок прыкладзе ўсе намаганні, каб гэтае

пагадненне набыло моц. Калі пагадненне не дасягнута, то рашэнне Боку, на тэрыторыі якога перавозкі пачынаюцца, будзе пераважаць.

10. Тарыфы, якія назначаны ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула, будуць заставацца ў сіле да таго часу, пакуль новыя тарыфы не зацверджаны ў адпаведнасці з гэтым Артыкулам. Для зацвярджэння тарыфаў авіяцыйных ўлад аднаго Дагаворнага Боку могуць зацвердзіць такое заканчэнне тэрміну, якое налічаць адпаведным. Калі для тарыфаў вызначана заканчэнне тэрміну дзеяння, яны будуць заставацца ў сіле, пакуль не будзе належнага заканчэння перыяду, калі яны не будуць зменены авіяпрадпрыемствам або авіяпрадпрыемствамі, або калі яны будуць замелены тарыфамі, пададзенымі і адобранымі да заканчэння перыяду. Калі тарыф адобраны без заканчэння тэрміну і няма новага тарыфу, які пададзены і адобраны, гэты тарыф застаецца ў сіле да таго часу, пакуль авіяцыйных ўлад Дагаворнага Боку, якія даюць заўвагі авіяпрадпрыемствам зацікаўленым ў заканчэнні яго зацвярджэння. Такая заўвага павінна быць пададзена за дзевяноста (90) дзён перад намерам сканчэння тэрміну дзеяння тарыфу.
11. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў будуць дазваляць выраўноўваць (узровень цэны, умовы і сканчэнне тэрміну) любыя тарыфы, якія належным чынам адобраны і прыняты назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго з Дагаворных Бакоў дзеля зносін паміж аднымі і тымі ж гарадамі-парамі па маршрутах паміж Дагаворнымі Бакамі.
12. Авіяцыйных ўлад абодвух Дагаворных Бакоў будуць прыкладаць намаганні, каб забяспечыць (А) рух, узгоднены ўстаноўленым і адобраным тарыфам, (Б) каб ні адно авіяпрадпрыемства не памяншала любую частку такіх тарыфаў, якім бы там ні было спосабам, непасрэдна ці ўскосна.

Артыкул 12

Трансферт прыбытку

Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства будзе мець права канверсаваць і пераводзіць у сваю краіну, паводле патрабавання, паступленні, якія перавышаюць мясцовыя выдаткі. Канверсаванне і перавод будуць дазволены без абмежавання паводле абменнага курсу, дастасаванага да бягучых здзелак, які дзейнічае на момант падачы такіх паступленняў для канверсавання і пераводу, і не будзе абкладацца якімі-небудзь зборамі за выключэннем тых, якія звычайна спаганяюцца банкамі за ажыццяўленне такога канверсавання і пераводу.

Артыкул 13

Прадстаўніцтва авіяпрадпрыемства

1. Кожны Дагаворны Бок надае назначанаму авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, на аснове ўзаемнасці, права размяшчэння на яго тэрыторыі сваіх прадстаўніцтваў, уключачы офіс, адміністрацыйны, камерцыйны і тэхнічны персанал, які можа быць неабходны для задавальнення патрабаванняў зацікаўленага назначанага авіяпрадпрыемства.
2. Назначаныя авіяпрадпрыемствы абодвух Дагаворных Бакоў будуць мець права займацца продажам паветраных паслуг другому Дагаворнаму Боку непасрэдна або праз агентаў. Дагаворныя Бакі не будуць абмяжоўваць права назначанага авіяпрадпрыемства або авіяпрадпрыемстваў кожнага Дагаворнага Боку прадаваць і права любой асобы купляць такія перавозкі ў мясцовай або свабодна канверсаванай валюце. Акрамя гэтага, Дагаворныя Бакі не будуць абмяжоўваць права назначаных авіяпрадпрыемстваў выплачваць свае мясцовыя выдаткі ў мясцовай ды іншай свабодна канверсаванай валюце.

Артыкул 14

Зацвярджэнне раскладу палётаў

1. Авіяпрадпрыемства або авіяпрадпрыемствы, назначаныя адным з Дагаворных Бакоў, пададуць свае праграмы перавозак на зацвярджэнне авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку не пазней, чым за сорок пяць (45) дзён да пачатку эксплуатацыі. Праграма будзе ўключаць, у прыватнасці, расклад палётаў, рэгулярнасць зносін і віды паветраных суднаў, якія выкарыстоўваюцца.
2. Любое змяненне, якое зроблена ў зацверджанай праграме паветраных перавозак, будзе пададзена пазней таксама для зацвярджэння.

Артыкул 15

Авіяцыйная бяспека

1. Кожны Дагаворны Бок зноў пацвярджае, што яго абавязацельствы адносна другога Дагаворнага Боку па абароне бяспекі грамадзянскай

авіяцці супраць актаў незаконнага ўмяшання з'яўляюцца часткай гэтага Пагаднення. Кожны Дагаворны Бок, у прыватнасці, будзе дзейнічаць у адпаведнасці з палажэннямі авіяцыйнай бяспекі, Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых актах, якія ўчыняюцца на борце паветранага судна, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963г., Канвенцыі аб прадухіленні незаконнага захопу паветранага судна, падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970г., Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, скіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Маврэалі 23 верасня 1971г., Пратакола па барацьбе з незаконнымі актамі насілля ў аэрапортах, якія абслугоўваюць міжнародную грамадзянскую авіяцыю, што з'яўляецца дадаткам да Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, скіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Маврэалі 23 верасня 1971г., падпісанага 24 лютага 1988 г.

2. Кожны Дагаворны Бок абавязан даваць паводле просьбы другому Дагаворнаму Боку ўсю неабходную дапамогу для прадухілення актаў незаконнага захопу грамадзянскіх паветраных суднаў ды іншых незаконных актаў, скіраваных супраць бяспекі такіх паветраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў і сродкаў паветранай навігацыі, а таксама любой іншай пагрозы ў дачыненні да бяспекі грамадзянскай авіяцыі.
3. Дагаворныя Бакі будуць у сваіх узаемаадносінах дзейнічаць у адпаведнасці з палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы, устаноўленымі Міжнароднай Арганізацыяй Грамадзянскай Авіяцыі і азначанымі як Дадаткі да Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, што адкрыта для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года. Кожны Дагаворны Бок будзе патрабаваць, каб карыстальнікі паветраных суднаў, зарэгістраваныя ў яго, або карыстальнікі паветраных суднаў, чыё асноўнае месца працы або сталае месца жыхарства знаходзіцца на яго тэрыторыі, і карыстальнікі аэрапортаў на яго тэрыторыі дзейнічалі ў адпаведнасці з гэтымі палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы.
4. Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца з тым, што ад такіх карыстальнікаў паветраных суднаў можа патрабавацца выкананне палажэнняў аб авіяцыйнай бяспецы, названых у параграфе (3) гэтага Артыкула, якія павінны выконвацца паводле патрабавання другога Дагаворнага Боку падчас узду, адбыцця або знаходжання ў межах тэрыторыі другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок абавязаны забяспечыць эфектыўнае прымяненне адпаведных мер на яго тэрыторыі для аховы паветраных суднаў і прагляду пасажыраў, экіпажа, асабістых рэчаў, багажу, грузу, пошты і бартавых запасаў да і падчас пасадкі або пагрузкі. Кожны Дагаворны Бок абавязаны таксама ўважліва разглядаць любую просьбу другога Дагаворнага Боку адносна прыняцця разумных спецыяльных мер бяспекі для прадухілення пэўнай пагрозы.

5. У выпадку інцыдэнту або пагрозы інцыдэнту незаконнага захопу грамадзянскага павеатранага судна ці іншых незаконных актаў супраць бяспекі такога павеатранага судна, пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў або сродкаў павеатранай навігацыі, кожны Дагаворны Бок абавязуецца спрыяць адзін аднаму праз падтрыманне сувязей ды прыняцце іншых неабходных мер, скіраваных на хуткую і бяспечную ліквідацыю такога інцыдэнту або яго пагрозы.

Артыкул 16

Кансультацыі

Любы Дагаворны Бок можа запытаць у любы момант аб правядзенні кансультацый адносна пытання ажыццяўлення, інтэрпрэтацыі або прымянення гэтага Пагаднення або выканання Пагаднення. Такія кансультацыі, што могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі, павінны пачацца не пазней, чым за шэсцьдзесят (60) дзён з даты атрымання пісьмовага запыту другога Дагаворнага Боку, калі Дагаворныя Бакі не пагадніліся аб іншым.

Артыкул 17

Змяненні

1. Калі любы з Дагаворных Бакоў палічыць неабходным змяніць любое палажэнне гэтага Пагаднення, ён можа запытаць аб правядзенні кансультацый з другім Дагаворным Бокам; такія кансультацыі, што могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі і вырашацца шляхам прамых перагавораў або перапіскі, павінны пачацца не пазней, чым за шэсцьдзесят (60) дзён з даты атрымання запыту, калі Дагаворныя Бакі не пагадніліся аб іншым. Любыя змяненні, што ўзгоднены такім чынам, набудуць моц пасля таго, як яны будуць пацверджаны ў адпаведнасці з канстытуцыйнымі ўмовамі абодвух Дагаворных Бакоў і шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі.
2. Змяненні ў Дадатках да гэтага Пагаднення могуць ажыццяўляцца шляхам прамога Пагаднення паміж кампетэнтнымі авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.

Артыкул 18

Урэгуляванне спрэчак

1. У выпадку ўзнікнення любой спрэчкі паміж Дагаворнымі Бакамі, якая звязана з інтэрпрэтацыяй або прымяненнем гэтага Пагаднення, Дагаворныя Бакі будуць у першую чаргу імкнуцца ўрэгуляваць яе шляхам прамых перагавораў.
2. У выпадку, калі Дагаворныя Бакі не могуць дасягнуць урэгулявання спрэчкі шляхам перагавораў, яны могуць згадзіцца на перадачу спрэчкі арбітру, або, паводле просьбы любога з Дагаворных Бакоў спрэчка можа быць пададзена на разгляд суда, які складаецца з трох арбітраў; пры гэтым кожны Дагаворны Бок назначае па адным арбітры, а трэці назначаецца двума ўжо назначанымі. Кожны з Дагаворных Бакоў павінен назначыць арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання па дыпламатычных каналах любым з Дагаворных Бакоў паведамлення аб арбітражнам вырашэнні спрэчкі, пасля чаго трэці арбітр павінен быць назначаны на працягу наступных шасцідзесяці (60) дзён. У выпадку, калі адзін з Дагаворных Бакоў не зможа назначыць арбітра на працягу агаворанага тэрміну, або калі трэці арбітр не назначаны на працягу агаворанага тэрміну, любы з Дагаворных Бакоў можа папрасіць Прэзідэнта Савета Міжнароднай Арганізацыі Грамадзянскай Авіяцыі назначыць арбітра або арбітраў, у залежнасці ад абставін. У такіх выпадках трэці арбітр павінен быць грамадзянінам трэцяй дзяржавы і выступаць як старшыня арбітражнага суда і вызначыць месца правядзення арбітражу. Калі Прэзідэнт лічыць, што ён з'яўляецца грамадзянінам краіны, якую нельга разглядаць як нейтральную краіну ў дачыненні да спрэчкі, у гэтым выпадку назначэнне будзе праведзена самым старэйшым з віцэ-прэзідэнтаў, чья кандыдатура не можа быць адхілена на той жа падставе. Арбітражны суд павінен прымаць рашэнні большасцю галасоў.
3. Выдаткі арбітражнага суда будуць падзелены пароўну паміж Дагаворнымі Бакамі.
4. Дагаворныя Бакі абавязаны выконваць любыя рашэнні ў адпаведнасці з параграфам (2) гэтага Артыкула.
5. Калі любы з Дагаворных Бакоў не можа выканаць любое рашэнне ў адпаведнасці з параграфам (2) гэтага Артыкула, другі Дагаворны Бок можа абмежаваць або скасаваць любыя правы і прывілеі, якія ён надасць паводле гэтага Пагаднення Дагаворнаму Боку, што не выконвае рашэнне, або назначанаму авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам, якія не выконваюць рашэнне.

Артыкул 19*Рэгістрацыя*

Гэтае Пагадненне і Дадаткі да яго, а таксама любыя наступныя змяненні будучь рэгістравацца ў Міжнароднай Арганізацыі Грамадзянскай Авіяцыі.

Артыкул 20*Спыненне дзеяння*

Любы з Дагаворных Бакоў можа ў любы час паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні спыніць дзеянне гэтага Пагаднення; адначасова такое паведамленне павінна быць накіравана ў Міжнародную Арганізацыю Грамадзянскай Авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне павінна спыніць сваё дзеянне праз дванаццаць (12) месяцаў пасля даты атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі гэтае паведамленне аб скасаванні не было анулявана паводле ўзгаднення да заканчэння гэтага тэрміну. Пры адсутнасці пацвярджэння аб атрыманні другім Дагаворным Бокам паведамлення павінна лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасля атрымання паведамлення Міжнароднай Арганізацыяй Грамадзянскай Авіяцыі.

Артыкул 21*Уваходжанне ў сілу*

Гэтае Пагадненне ўступіць у сілу з дня яго падпісання.

Для засведчання чаго ніжэйпадпісаныя паўнамоцныя прадстаўнікі, упаўнаважаныя на тое сваімі Урадамі, падпісалі гэтае Пагадненне.

Учынена ў Осла "24" летаноса 1995 года ў двух экзэмплярах на датскай, беларускай і англійскай мовах. Усе тэксты з'яўляюцца аўтэнтычнымі і маюць аднолькавую сілу. У выпадку разыходжанняў перавага аддадзена англійскаму тэксту.

За Урад
Каралеўства Даніі:



За Урад
Рэспублікі Беларусь:



Дадатак А

1. Маршруты, якія будуць эксплуатавацца авіяпрадпрыемствамі, назначанымі Урадам Каралеўства Даніі

Раздзел 1

Раздзел 2

Пункты ў Даніі

Мінск

2. Нішто не будзе перашкаджаць названаму авіяпрадпрыемству любога Дагаворнага Боку абслугоўваць пункты, што пазначаны ў гэтым Дадатку, пры ўмове, што некамерцыйныя правы рэалізаваны паміж гэтымі пунктамі і тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку.

ДАДАТАК В

1. Маршруты, якія эксплуатауюцца авіяпрадпрыемствам, назначаным Урадам Рэспублікі Беларусь.

Раздзел 1

Раздзел 2

Пункты ў Беларусі

Капенгаген

2. Нішто не будзе перашкаджаць названаму авіяпрадпрыемству любога Дагаворнага Боку абслугоўваць пункты, што пазначаны ў гэтым Дадатку пры ўмове, што некамерцыйныя правы рэалізаваныя паміж пунктамі і тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку.
-

AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of Belarus Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement³ opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

- (a) "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 Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark the Ministry of Transport; and in the case of the Republic of Belarus the State Aviation Committee and Communications; or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities;
- (c) the term "designated airline", means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of the Agreement;
- (d) the terms "territory", "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning

laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

- (e) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;
- (f) "Annex" means the Annexes to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annexes except otherwise provided;
- (g) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (h) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2

Traffic Rights

- I. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international Air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party;
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes,

¹ Came into force on 24 November 1995 by signature, in accordance with article 21.

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.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.
 3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3

Designation of Airline

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to a designated airlines the appropriate operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. (a) The Government of the Kingdom of Denmark shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Belarus and that

the airline is incorporated and has its principal place of business in Belarus.

- (b) The Government of the Republic of Belarus shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Denmark and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Denmark.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:
 - (a) (i) in the case of the Government of the Kingdom of Denmark in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Belarus and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Belarus.
 - (ii) in the case of the Government of the Republic of Belarus in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Denmark and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Denmark.
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - (c) in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

Utilization of Airports and Facilities

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.
- Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).
2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under its control.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for change in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.
4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from the other Contracting Party.
5. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
6. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from the other Contracting Party.

Article 6

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of

either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be relieved 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. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be relieved from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated aircraft of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from the other Contracting Party.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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 territory. 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 8

Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such a Contracting Party.

Article 9

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.
3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as its primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, coming from or destined for the

territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 10

Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline or airlines on the agreed services.

Article 11

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines 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, the interests of users, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties. Agreements may, if possible, be reached through consultations with other airlines operating over the whole or parts of the same route. However, the designated airlines shall not be precluded from filing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs.
3. The tariffs proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the territory of the other Contracting Party shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of the Contracting Party may

separately require. They shall be submitted at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed date of introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities. The proposed tariffs shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which they are received by those aeronautical authorities.

4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in its own territory.

Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of tariffs already in effect for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

5. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this Agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party.
6. Approval of tariffs in accordance with paragraph 4 above may be given by the aeronautical authorities of either Contracting Party to the airlines filing the tariffs. However, if the aeronautical authorities concerned has not given in writing to the aeronautical authorities of the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airline of the other Party within twentyone (21) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with Paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.
7. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 1, second Passage above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party within twentyone (21) days of the date of filing of the tariff, and may avail

itself of the consultation procedures set out in Paragraph 9 below.

8. The notices of disapproval and dissatisfaction mentioned above shall be treated as having been submitted to the other Contracting Party on the date on which they are received by the Party.
9. Each Contracting Party may request consultations regarding any tariff of an airline of either Party for service covered by this Agreement, including where the tariff has been subject to notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after the receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for the reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
10. 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.

In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may, however, attach to their approval such expiry dates, as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

When a tariff has been approved without an expiry date, and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force, until the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned gives notice to the airlines concerned terminating its approval. Such notice shall be given at least ninety (90) days before the intended expiry date of the tariff.

11. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to match (i.e. price level, conditions and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties for travel between the same city-pair(s) on a route between the Contracting Parties.
12. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure

that (A) the tariffs charged and collected conform to the approved tariffs and (B) no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 12

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 13

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory its representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airline or airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of the designated airlines to pay in local or in any freely convertible currency their locally incurred costs.

Article 14

Approval of Flight Schedules

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their

traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 15

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security 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, 1971,³ and "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation", done at Montreal on 23 September, 1971, signed at Montreal on 24 February, 1988.⁴
2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to

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 vol. 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article 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, mail 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 crews, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or application of this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Amendment

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this

Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct Agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may 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 all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where the arbitration will be held. If the President considers that he is a

national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 19

Registration

This Agreement and its Annexes and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its

decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. 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 21

Entry into Force

This Agreement will enter into force from the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Oslo on 24 November 1995 in duplicate in the English, Danish and Belarussian languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Kingdom of Denmark:

OLE F. JØRGENSEN

For the Government
of the Republic of Belarus:

GRIGORIJ FJODOROV

(Denmark)

ANNEX A

1. Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Kingdom of Denmark
-

Column 1
Points in Denmark

Column 2
Minsk

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

(Denmark)

ANNEX B

1. Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Republic of Belarus
-

Column 1
Points in Belarus

Column 2
Copenhagen

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de la République du Bélarus;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944³, et

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs, conformément aux dispositions de ladite Convention;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord,

a) 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 amendement apporté aux Annexes ou à la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume du Danemark, du Ministère des transports et, en ce qui concerne la République du Bélarus, du Comité d'Etat de l'aviation et des communications; ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les expressions « territoire », « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification donnée respectivement dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement y relatif;

¹ Entré en vigueur le 24 novembre 1995 par la signature, conformément à l'article 21.

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.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

f) Le terme « Annexes » s'entend des Annexes au présent Accord ou telles qu'elles peuvent être modifiées conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17 du présent Accord. Les Annexes font partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également les Annexes à moins de convention contraire;

g) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions du transport de courrier;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances fixées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Y faire escale aux points indiqués dans les Annexes au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés au paragraphe 1, a et b du présent article.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. a) Le Gouvernement du Royaume du Danemark a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré au Bélarus et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège au Bélarus.

b) Le Gouvernement de la République du Bélarus a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré au Danemark et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège au Danemark.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS ET CONDITIONS Y RELATIVES

1. Chaque Partie contractante a le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) i) En ce qui concerne le Gouvernement du Royaume du Danemark, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré au Bélarus, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège au Bélarus;

ii) En ce qui concerne le Gouvernement de la République du Bélarus, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré au Danemark, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège au Danemark;

b) Si cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite de consultation.

Article 5

UTILISATION DES AÉROPORTS ET DES INSTALLATIONS

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes.

Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est de façon raisonnable liée au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de son autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces compagnies. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 6

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 7

STOCKAGE DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD ET DES PROVISIONS

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 8

FORMALITÉS D'ADMISSION

1. Les passagers en transit à travers le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle de l'immigration très simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs passagers, leurs marchandises et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

Article 9

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans les Annexes au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière (ou ces dernières) assure.

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 10

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise (ou les entreprises) sur les services convenus.

Article 11

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des frais d'exploitation, des intérêts des utilisateurs, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

Les Parties contractantes conviennent d'accorder une attention en particulier aux tarifs susceptibles de soulever des objections parce que par trop discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs, maintenus à des taux artificiellement bas en raison de subvention ou de soutien direct ou indirect.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes. Ces entreprises peuvent consulter d'autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou une partie de la même route. Toutefois, les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent être empêchées de fixer leurs tarifs, les autorités aéronautiques des Parties contractantes de leur côté ne pouvant être empêchées d'approuver lesdits tarifs.

3. Les tarifs proposés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport vers une région de l'autre Partie contractante ou en provenance de ladite région sont déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes sous une forme permettant aux autorités aéronautiques de demander séparément des précisions. Ils sont déposés trente (30) jours au moins (ou dans un délai plus court sur lequel peuvent se mettre d'accord les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; dans des cas spéciaux, ce délai peut être raccourci sous réserve du consentement desdites autorités. Les tarifs proposés sont considérés comme ayant été déposés auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle ils sont reçus par lesdites autorités.

4. Chaque Partie contractante a le droit d'approuver ou de refuser les tarifs pour le transport aller ou aller-retour entre les territoires des deux Parties contractantes, qui commence sur son propre territoire.

Aucune des Parties ne prend de mesure unilatérale pour empêcher l'inauguration des tarifs proposés ou la poursuite des tarifs déjà appliqués pour le transport aller ou aller-retour entre les territoires des deux Parties commençant sur les territoires de l'autre Partie.

5. Les tarifs devant être appliqués par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers pour les services couverts par le présent Accord sont soumis à l'approbation de l'autre Partie.

6. L'approbation des tarifs, conformément au paragraphe 4 ci-dessus, peut être donnée par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante aux entreprises de transport aérien déposant les tarifs. Toutefois, si les autorités aéronautiques concernées n'ont pas donné par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une notification de désapprobation desdits tarifs de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie dans les vingt-et-un (21) jours qui suivent la date de dépôt, les tarifs concernés sont considérés approuvés. Dans le cas où la période de dépôt est raccourcie conformément au paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent décider d'un commun accord de réduire également la période au cours de laquelle la notification du désaccord est donnée.

7. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime qu'un tarif de transport vers son territoire relève des catégories décrites au paragraphe 1, second paragraphe ci-dessus, ladite Partie contractante adresse sa notification de désaccord à l'autre Partie dans les vingt-et-un (21) jours à compter de la date de dépôt du tarif et peut se prévaloir des procédures de consultation exposées dans le paragraphe 9 ci-après.

8. Les notifications de désaccord et de désapprobation mentionnées ci-dessus sont considérées comme ayant été soumises à l'autre Partie contractante à la date à laquelle elles sont reçues par ladite Partie.

9. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet d'un tarif quelconque d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie pour les services couverts par le présent Accord notamment dans le cas où le tarif a fait l'objet d'une notification de désaccord ou de désapprobation. Ces consultations sont organisées au plus tard trente (30) jours après la réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent pour rassembler les informations nécessaires à une solution satisfaisante des problèmes. Si les Parties contractantes se mettent d'accord, chacune d'elles fait le maximum pour appliquer l'Accord. Dans la négative, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport a son point de départ prévaut.

10. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent toutefois accompagner leur approbation des dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou à moins qu'un tarif de remplacement ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou sans qu'un nouveau tarif ait été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée notifient à l'entreprise de transport aérien intéressée la fin de son approbation. Une telle notification doit être donnée quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif.

11. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent harmoniser (c'est-à-dire niveau des prix, conditions et dates d'expiration) tout tarif dûment approuvé et appliqué par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour des voyages entre les deux mêmes villes situées sur une route entre les Parties contractantes.

12. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de veiller à ce que A) les tarifs imposés et collectés soient conformes aux tarifs approuvés et B) qu'aucune entreprise de transport aérien accorde un rabais sur une portion de ces tarifs directement ou indirectement.

Article 12

TRANSFERT DES RECETTES

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans restriction au taux de change applicables aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis à aucun frais excepté ceux normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

Article 13

REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante de vendre et celui de n'importe quelle personne d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en devises librement convertibles. Une Partie contractante ne restreint pas non plus le droit de l'entreprise de transport aérien désignée de payer en monnaie locale ou en devises librement convertibles ses dépenses locales.

Article 14

APPROBATION DES HORAIRES

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante soumet pour approbation ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Le programme contient en particulier les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toutes modifications apportées ultérieurement à des horaires déjà approuvés sont également soumises à approbation.

Article 15

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988¹.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être invités à observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main, d'inspecter comme il convient les équipages et les marchandises, y compris les bagages de soute, et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 16

CONSULTATIONS

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ou sur le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui ont lieu entre les autorités aéronautiques, commencent dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1589, p. 474.

Article 17

AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions orales, soit par correspondance, débute dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre en vigueur après son approbation, conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications aux Annexes au présent Accord peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 18

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers, fait fonction de Président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage doit être organisé. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour cette raison, fixe le rendez-vous. Le tribunal arbitral rend sa sentence à la majorité des voix.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante, et aussi longtemps que dure cet état de chose, ne se conforme pas à une décision prise au titre du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou

privilège qu'elle a accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

Article 19

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et ses Annexes, ainsi que toutes modifications dont ils feront ultérieurement l'objet, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT à Oslo le 24 novembre 1995 en double exemplaire en langues anglaise, danoise et biélorussienne, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence quant à l'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement
du Royaume du Danemark :

OLE F. JØRGENSEN

Pour le Gouvernement
de la République du Bélarus :

GRIGORIJ FJODOROV

ANNEXE A

(Danemark)

1. Routes devant être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée du Gouvernement du Royaume du Danemark

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>
Points au Danemark	Minsk

2. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir d'autres points que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

ANNEXE B

(Danemark)

1. Routes devant être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée du Gouvernement de la République du Bélarus

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>
Points au Bélarus	Copenhague

2. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir d'autres points que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

No. 33497

**AUSTRIA
and
ETHIOPIA**

**Agreement on development cooperation. Signed at Vienna on
29 May 1996**

Authentic texts: German and English.

Registered by Austria on 10 January 1997.

**AUTRICHE
et
ÉTHIOPIE**

**Accord relatif à la coopération en matière de développement.
Signé à Vienne le 29 mai 1996**

Textes authentiques : allemand et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 10 janvier 1997.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER DEMOKRATISCHEN BUNDESREPUBLIK ÄTHIOPIEN ÜBER ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT

Die Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien und die Österreichische Bundesregierung,

in Anbetracht des gegenseitigen Nutzens, der sich aus einer engeren Zusammenarbeit im Hinblick auf die Förderung der technischen, finanziellen, wirtschaftlichen, sozialen, wissenschaftlichen und kulturellen Entwicklung ergeben würde,

in dem Bestreben, die zwischen den beiden Ländern bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zu verstärken,

sind wie folgt übereingekommen:

I. Allgemeine Bestimmungen**Artikel 1**

1. Im Rahmen dieses Abkommens unterstützt die österreichische Bundesregierung Entwicklungsprogramme und -projekte in Äthiopien durch konkrete Maßnahmen der Entwicklungszusammenarbeit.

2. Die Maßnahmen der Entwicklungszusammenarbeit werden auf Grund von Nebenabreden, auf die sich beide Seiten einigen, realisiert. Die Nebenabreden folgen den Bestimmungen dieses Abkommens.

3. Die Entwicklungszusammenarbeit umfaßt ua. folgende Bereiche:

- a) die Bereitstellung österreichischer Fachkräfte;
- b) Zurverfügungstellung von Material und Geldmitteln;
- c) die Unterstützung von Ausbildungseinrichtungen und -programmen für äthiopische Fachkräfte in Österreich, in Äthiopien oder, vorbehaltlich von Nebenabreden, in Drittländern;
- d) die Vorbereitung und Umsetzung von Durchführbarkeitsstudien sowie die Durchführung von Forschungsaktivitäten an gemeinsam vereinbarten Orten;
- e) die finanzielle Unterstützung der Aktivitäten nichtstaatlicher Entwicklungsorganisationen;
- f) die finanzielle Unterstützung von Wirtschaftsjahren;
- g) jede andere von den beiden Vertragsparteien vereinbarte Zusammenarbeit zur Förderung der finanziellen, technischen, wirtschaftlichen, sozialen, wissenschaftlichen oder kulturellen Entwicklung.

4. Die Richtlinien und allgemeinen Bedingungen für die Teilnahme an Schulungsprogrammen in Österreich werden der äthiopischen Seite auf diplomatischem Wege bekanntgegeben.

Artikel 2

Die Zusammenarbeit zwischen der österreichischen Bundesregierung und der äthiopischen Regierung beruht auf der beiderseitigen Achtung der demokratischen Grundsätze, der Rechtsstaatlichkeit sowie des Schutzes und der Förderung der Menschenrechte.

II. Bestimmungen betreffend die österreichischen Fachkräfte**Artikel 3****Die Aufgaben der Fachkräfte**

1. Die Aufgaben der Fachkräfte innerhalb der speziellen Programme und Projekte werden gegebenenfalls im Rahmen einer in Artikel 1 Absatz 2 genannten Nebenabrede geregelt.

2. Gemäß der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Nebenabrede schließt die österreichische Seite mit österreichischen Fachkräften Verträge nach österreichischem Recht.

3. Im Rahmen der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Verträge verpflichtet sich die österreichische Seite, die österreichischen Fachkräfte darauf hinzuweisen, daß sie während ihres Einsatzes in Äthiopien

- a) die Gesetze Äthiopiens beachten müssen und sich insbesondere nicht an politischen Aktivitäten, die die inneren Angelegenheiten Äthiopiens betreffen, beteiligen und
- b) keine auf Gewinn gerichtete Tätigkeit ausüben dürfen.

4. Die Vertragsparteien erklären hiermit, österreichische Fachkräfte für keine anderen Dienstleistungen außer den vereinbarten heranzuziehen.

5. Jede Seite kann jederzeit den Einsatz einer österreichischen Fachkraft für beendet erklären, wenn sie die Aktivitäten der Fachkraft für unvereinbar mit den Erfordernissen ihres Einsatzes erachtet. Vor einer solchen Entscheidung setzt eine Seite die andere auf diplomatischem Wege schriftlich und unter Angabe von Gründen über die beabsichtigte Maßnahme in Kenntnis.

Artikel 4

Verpflichtungen der österreichischen Regierung

Im Zusammenhang mit der Entsendung österreichischer Fachkräfte verpflichtet sich die österreichische Seite

1. zur Zahlung der Gehälter und anderer Bezüge sowie von Nebenleistungen und Sozialversicherungsbeiträgen;
2. zur Übernahme der Reisekosten der Fachkräfte und ihrer Familienangehörigen von Österreich nach Äthiopien und zurück;
3. zur Bezahlung der Speditionsgebühren für die Gegenstände des persönlichen Gebrauchs und etwaige berufliche Ausrüstungsgegenstände der österreichischen Fachkräfte und ihrer Familienangehörigen von Österreich nach Äthiopien und zurück;
4. zur Bezahlung der Reisekosten für den Heimaturlaub der Fachkräfte und ihrer Familienangehörigen gemäß ihrer Entsendungsverträge;
5. zur medizinischen, einschließlich spitalsmäßigen und zahnärztlichen Behandlung der österreichischen Fachkräfte und ihrer Familienangehörigen.

Artikel 5

Verpflichtungen der äthiopischen Regierung

Die äthiopische Seite verpflichtet sich gegenüber den österreichischen Fachkräften zur

1. Bereitstellung von entsprechendem Wohnraum oder, falls dies nicht möglich ist, zur Unterstützung bei der Suche nach einer geeigneten Unterkunft;
2. Beistellung von geeigneten möblierten Büroräumen;
3. Bereitstellung von notwendigem Fach- und Hilfspersonal mit ausreichenden Englischkenntnissen;
4. Bereitstellung der für Inlandsdienstreisen benötigten Transportmittel;
5. Befreiung von der Einkommensteuer und anderen direkten Steuern in bezug auf Gehälter und sonstige Bezüge;
6. Befreiung der Fachkräfte und ihrer Familienangehörigen von allen Steuern, Zöllen und ähnlichen Abgaben für die Gegenstände des persönlichen Gebrauchs, einschließlich eines Kraftfahrzeuges pro Familie, wenn diese innerhalb von sechs Monaten nach ihrer erstmaligen Ankunft in Äthiopien eingeführt werden, mit der Maßgabe, daß die eingeführten Güter zoll-, steuer- und abgabenfrei wiederausgeführt werden können oder den allgemeinen Zollbestimmungen unterliegen, falls sie im Inland an Personen verkauft werden, die keine ähnliche Befreiung genießen;

7. die rasche und kostenlose Ausstellung der für die Ein- und Ausreise erforderlichen Visa und Personalausweise für die Fachkräfte und ihre Familienangehörigen sowie der Reise- und Arbeitsgenehmigungen;
8. Genehmigung für die Eröffnung eines übertragbaren Birr-Kontos für Nichtansässige;
9. Vorkehrungen für die Anmeldung von Fahrzeugen, die für den persönlichen Gebrauch der Fachkräfte und ihrer Ausstellung nationaler Führerscheine für diese Personen oder die Verwendung internationaler Führerscheine sowie die Vergabe von Nummertafeln für die Fahrzeuge gemäß den Vorschriften der äthiopischen Straßenverkehrsbehörde für im Rahmen technischer Hilfsprogramme durchgeführte Projekte;
10. Möglichkeiten für eine rasche und jederzeit durchführbare Rückführung der Fachkräfte und ihrer Familien nach Österreich, insbesondere bei unvorhergesehenen und unüberwindlichen nationalen oder internationalen Ereignissen oder Konflikten.

Artikel 6

Verpflichtungen der äthiopischen Regierung

1. Die äthiopische Regierung verpflichtet sich:

- (1) die österreichische Regierung in bezug auf jegliche Haftung, Klagen, Prozesse, Forderungen, Schadenersatzzahlungen oder Gebühren, die sich auf Grund eines Todesfalles, einer Verletzung, der Schädigung von Personen oder des Eigentums oder eines sonstigen Verlustes infolge oder im Zusammenhang mit einer Handlung oder Unterlassung seitens österreichischer Firmen, Organisationen oder Fachkräfte in Ausübung ihrer Tätigkeit nach diesem Abkommen ergeben, schadlos und klaglos zu halten.
- (2) die österreichischen Unternehmen, Organisationen und Fachkräfte außer in Fällen von vorsätzlichem Fehlverhalten, grober Fahrlässigkeit oder strafbarem Verhalten, schadlos und klaglos zu halten sowie sämtliche Risiken und Forderungen zu übernehmen, die infolge oder im Verlauf der Ausübung einer Tätigkeit im Rahmen dieses Abkommens entstehen, oder in anderer Form damit im Zusammenhang stehen, einschließlich mündlicher oder schriftlicher Äußerungen seitens dieser Einrichtungen und Fachkräfte in Durchführung ihrer Aufgaben. Das Vorliegen von vorsätzlichem Fehlverhalten, Fahrlässigkeit bzw. strafbaren Handlungen ist von äthiopischen Gerichten festzustellen.

2. Im Falle der Erfüllung einer Forderung gemäß Absatz 1 Ziffer 1 und Absatz 1 Ziffer 2 dieses Artikels durch die äthiopische Regierung, ist diese berechtigt, das Recht auf Aufrechnung, Gegenforderung, Versicherung, Schadenersatz, Beitragsleistung oder Garantie, das der österreichischen Regierung, dem Unternehmen, der Organisation oder den Fachkräften aus Österreich zusteht, geltend zu machen und durchzusetzen.

3. Im Falle einer Festnahme oder Anhaltung, aus welchem Grund auch immer, oder der Einleitung eines Strafverfahrens gegen eine österreichische Fachkraft oder einen ihrer Familienangehörigen sind die zuständigen äthiopischen Behörden um eine möglichst rasche Erledigung der Angelegenheiten bemüht.

III. Material und Ausrüstung

Artikel 7

Material, Ausrüstungsgegenstände und Fahrzeuge, die zur Umsetzung der in Artikel 1 Absatz 3 genannten gemeinsamen Programme und Projekte nach Äthiopien gebracht werden, sind von sämtlichen Zollgebühren, Abgaben, Steuern und sonstigen Gebühren befreit.

IV. Zollabfertigung, Binnentransport und Versicherung

Artikel 8

1. Die österreichische Regierung verpflichtet sich zur Übernahme der Kosten für die Löschung, Lagerung, Umladung und Beförderung, Haftpflichtversicherung, Versicherung gegen Feuer, Diebstahl und Verluste bzw. Transportschäden der in Artikel 7 genannten Güter ab dem Hafen oder Flughafen bis zum Ort der Verwendung in Äthiopien.

2. Die österreichische Regierung garantiert, daß für jedes Kraftfahrzeug im Sinne dieses Abkommens zumindest eine Haftpflichtversicherung besteht.

Artikel 9**Finanzen & Ressourcen**

1. Die österreichische Bundesregierung stellt Äthiopien finanzielle Mittel gemäß den nach Artikel 1 Absatz 2 zu vereinbarenden Bestimmungen und Bedingungen zur Verfügung.
2. Finanzielle Mittel, die von Österreich zum Zwecke der Entwicklungszusammenarbeit nach Äthiopien gebracht werden, unterliegen keinen Steuern, Gebühren, Steuerabzügen, Einbehaltungen oder Abgaben außer den üblichen Bankgebühren. In Äthiopien für diese Geldmittel eröffnete Bankkonten sind ausschließlich für die vereinbarten Entwicklungsmaßnahmen zu verwenden. Ist die Rückführung der auf dem Konto befindlichen Geldmittel nach Österreich erforderlich, so sind diese Beträge frei konvertierbar und in österreichische Schillinge oder eine andere konvertierbare Währung transferierbar.
3. Wann immer es im Rahmen eines Abkommens nach Artikel 1 Absatz 2 notwendig ist, den Wert einer anderen Währung zu ermitteln, ist dieser Wert nach dem jeweiligen Devisenmarktkurs zu berechnen.

V. Beilegung von Streitigkeiten**Artikel 10**

Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden auf diplomatischem Wege beigelegt.

VI. Schlußbestimmungen**Artikel 11**

1. Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des dritten Monats nach seiner Unterzeichnung in Kraft.
2. Das Abkommen bleibt während eines Zeitraumes von fünf Jahren in Kraft. Es wird jedes Jahr für ein weiteres Jahr stillschweigend verlängert, sofern es nicht von einer der beiden Vertragsparteien zumindest drei Monate vor Ablauf auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt wird.
3. Die Verantwortlichkeit der Vertragsparteien in bezug auf spezielle Programme und Projekte, die auf Grund von im Rahmen dieses Abkommens eingegangenen Nebenabreden durchgeführt und vor Erhalt der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Kündigung begonnen wurden, besteht weiterhin bis zum Abschluß dieser Programme und Projekte.
4. Mit dem Datum des Inkrafttretens dieses Abkommens sind die darin enthaltenen Bestimmungen auf alle äthiopisch-österreichischen Entwicklungsprogramme und -projekte in Äthiopien, einschließlich der laufenden Programme und Projekte anwendbar.

Geschehen in Wien, am 29. Mai 1996 in zwei Urschriften in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Österreichische
Bundesregierung:

Dr. BENITA FERRERO-WALDNER
Staatssekretärin
Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
Wien

Für die Regierung
der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien:

Dr. MULATU TESHOME
Vizeminister
Ministry of Economic Development and Cooperation
Addis Abeba

AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL DEMOCRATIC REPUBLIC OF ETHIOPIA ON DEVELOPMENT COOPERATION

The Government of the Federal Democratic Republic of Ethiopia and the Austrian Federal Government,

Considering the benefit that would arise for both countries from closer cooperation in the promotion of technical, financial, economic, social, scientific and cultural development and,

Desiring to strengthen the friendly relations existing between the two countries,

Have agreed as follows:

I. General Provisions

Article 1

1. Within the framework of this Agreement, the Austrian Federal Government will support development programmes and projects in Ethiopia through concrete measures of development cooperation.

2. The measures of development cooperation shall be realized through subsidiary agreements to be concluded between the two sides. Subsidiary agreements shall adhere to this Agreement.

3. The areas of development cooperation include:

- (a) the assignment of Austrian experts;
- (b) the provision of materials and funds;
- (c) the support of training facilities and programmes for Ethiopian experts in Austria, in Ethiopia, or subject to subsidiary agreements in third countries;
- (d) the preparation and realization of feasibility studies as well as conducting research activities at mutually agreed sites;
- (e) the financial support of activities of Nongovernmental Development Organizations;
- (f) the financial support of commercial projects;
- (g) any other type of cooperation as may be agreed upon by the Contracting Parties for the promotion of financial, technical, economic, social, scientific or cultural development.

4. The guidelines and general conditions regarding the participation in training programmes in Austria will be notified to the Ethiopian side through diplomatic channels.

Article 2

The cooperation between the Federal Government of the Republic of Austria and the Government of Ethiopia shall be based on the respect of both parties for democratic principles, the rule of law and for the protection and promotion of human rights.

¹ Came into force on 1 August 1996, i.e., the first day of the third month following the date of signature, in accordance with article 11.

II. Provisions concerning Austrian experts

Article 3

Duties of experts

1. The tasks of experts within specific programmes and projects, where appropriate, shall be regulated within the framework of subsidiary agreement referred to in Article 1 paragraph 2.
2. Pursuant to the agreement referred to Article 1 paragraph 2 the Austrian side will conclude with Austrian experts contracts under Austrian law.
3. Within the framework of contracts mentioned in paragraph 2 of this Article the Austrian side undertakes to oblige the Austrian experts for the duration of their assignments in Ethiopia:
 - (a) to abide by the laws of Ethiopia and, in particular, to refrain from political activities in connection with the internal affairs of Ethiopia;
 - (b) not to pursue any gainful activity.
4. The Contracting Parties declare not to employ Austrian experts for any services other than those agreed upon.
5. Each side may at any time declare the assignment of an Austrian expert terminated if it deems the expert's activity incompatible with the requirements of his/her assignment. Before taking such decision, each side shall give the other side substantiated notification of the intended measure in writing through diplomatic channels.

Article 4

Obligations of the Government of Austria

- In connection with the assignment of Austrian experts, the Austrian side shall provide the following:
- (1) payment of salaries and other emoluments, fringe benefits and social security contributions;
 - (2) defrayment of travel expenses of the experts and their families from Austria to Ethiopia and back;
 - (3) defrayment of forwarding charges for the personal effects and professional equipment, if any, of the Austrian experts and their families from Austria to Ethiopia and back;
 - (4) defrayment of travel expenses for home leave of the experts and their families in accordance with their assignment contracts;
 - (5) medical, including hospital and dental treatment of the Austrian experts and their families.

Article 5

Obligations of the Government of Ethiopia

- The Ethiopian side undertakes to provide to the Austrian experts:
- (1) provision of or, if not possible, assistance in finding appropriate accommodation;
 - (2) appropriate furnished office space;
 - (3) necessary Ethiopian technical and auxiliary staff with a working knowledge of the English language;
 - (4) transportation for official purposes within the country;
 - (5) exemption from income taxes and other direct taxes on salaries and other remunerations;
 - (6) exemption from payment of all taxes, customs duties and other charges on their and their families personal effects including one motor vehicle per family imported by them within six months of their first arrival in Ethiopia; such personal effects including a motor vehicle may be re-exported free of customs duties, taxes and other charges, or shall be subject to general customs regulations if disposed off locally to persons other than those entitled to similar exemptions;

- (7) prompt issuance of necessary entry and exit visas, and identity cards, to themselves and their families, and travel and work permits free of charge;
- (8) permission to open a non-resident transferable Birr-account;
- (9) arrangements for the registration of vehicles brought into Ethiopia for the personal use of the experts and their families, the issuance of national driver's licences for them or the use of international driver's licences as well as provision of licence plates for the vehicles in accordance with the regulations of the Ethiopian Road Transport Authority for projects executed under technical assistance programmes;
- (10) repatriation facilities for the experts and their families to Austria without delay at any time, particularly in cases of national or international conflicts or occurrences not foreseen and insurmountable.

Article 6

Liability of the Government of Ethiopia

1. The Government of Ethiopia shall:

- (1) Indemnify and hold harmless the Government of Austria, against any and all liability, suits, actions, demands, damages or fees with regard to death or injury of persons or damage or destruction of property or any other losses resulting from or connected with any act or omission by Austrian companies, organizations or experts in the course of the operations under this Agreement.
- (2) Hold harmless and indemnify, except in cases of willful misconduct, gross negligence or criminal conduct, the Austrian companies, organizations and experts as well as bear all risks and claims resulting from, occurring in the course of or otherwise connected with any operation under this Agreement, including words spoken or written in the course of the performance of their duties. Willful misconduct, gross negligence or criminal conduct under this paragraph shall be established by Ethiopian Courts.

2. In the event that the Government of Ethiopia meets any claim under paragraph (1) of this Article it shall be entitled to exercise and enforce any right of set-off, counterclaim, insurance, indemnity, contribution or guarantee to which the Government of Austria, the Austrian company, organization or expert may become entitled.

3. In the case of detention or arrest, for whatever reason, or institution of criminal proceedings against an Austrian expert or a member of the expert's family, the Ethiopian authorities concerned shall do their utmost for the speedy handling of the matter.

III. Materials and Equipment

Article 7

Materials, equipment and vehicles imported into Ethiopia for the purpose of implementing joint programmes and projects referred to in Article 1 paragraph 3, shall be exempt from all customs duties, charges, taxes and dues.

IV. Customs Clearance, Inland Transport and Insurance

Article 8

1. The Government of Austria undertakes to defray the costs of unloading, storing, reloading, forwarding and insuring against fires, third-party liability, theft, loss or damage in transit of the articles referred to in Article 7 from the port or airport to the place of use in Ethiopia.

2. The Government of Austria shall ensure that all the vehicles provided under this Agreement shall, at least, have third-party motor insurance.

Article 9

Finance & Resources

1. Financial resources shall be made available by the Austrian Federal Government to Ethiopia on terms and conditions to be agreed upon pursuant to Article 1 paragraph 2.

2. Financial resources brought into Ethiopia by Austria for development cooperation purposes shall not be subject to any taxes, duties, deductions, withholdings or charges, other than normal bank charges. Bank accounts opened in Ethiopia for such resources shall be used exclusively for development purposes as agreed upon. In case the balance on accounts need to be repatriated to Austria such accounts shall be freely convertible and transferable into Austrian Shilling or any other convertible currency.

3. Whenever it shall be necessary, for the purpose of any agreement referred to in Article 1 paragraph 2 to determine the value of any other currency, such value shall be determined on the basis of the current market exchange rate.

V. Settlement of disputes

Article 10

Any dispute concerning the interpretation or application of this Agreement shall be settled through diplomatic channels.

VI. Final Provisions

Article 11

1. The present Agreement shall enter into force on the first day of the third month following its signature.

2. The period of validity of the present agreement shall be five years. The agreement shall be tacitly extended for successive periods of one year unless written notice is given through diplomatic channels by one of the Contracting Parties at least three months prior to the date of expiry.

3. The responsibilities of the Contracting Parties with regard to specific programmes and projects carried out by virtue of subsidiary agreements entered into pursuant to this Agreement and begun prior to the receipt of the notice of expiry referred to in paragraph 2 of this Article shall continue until completion of such programmes and projects.

4. From the day of entry into force of the present Agreement, its provisions shall be applicable to all Ethiopian-Austrian development programmes and projects in Ethiopia including those already under way.

Done at Vienna on May 29th 1996 in two originals in the German and English languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence the English version shall prevail.

For the Austrian Federal
Government:

Dr BENITA FERRERO-WALDNER
Minister of State
Ministry for Foreign Affairs
Vienna

For the Government
of the Federal Democratic Republic of Ethiopia:

Dr MULATU TESHOME
Vice Minister
Ministry of Economic Development and Cooperation
Addis Abeba

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
DÉMOCRATIQUE D'ÉTHIOPIE RELATIF À LA COOPÉRATION
EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT

Le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie d'une part, et le Gouvernement fédéral d'Autriche d'autre part,

Considérant les avantages qui découleraient, pour les deux pays, d'un renforcement de la coopération dans la promotion du développement technique, financier, économique, social, scientifique et culturel, et,

Désireux de renforcer les liens d'amitié existant entre leurs deux pays;

Sont convenus de ce qui suit :

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

1. Dans le cadre du présent Accord, le Gouvernement fédéral autrichien apporte son soutien à des programmes et à des projets de développement en Éthiopie, ceci par des mesures concrètes de coopération en matière de développement.

2. Les mesures de coopération en matière de développement seront concrétisées par des accords subsidiaires à conclure entre les deux parties. Les accords subsidiaires seront conformes aux dispositions du présent Accord.

3. Les domaines de coopération en matière de développement sont notamment les suivants :

- a) Le détachement de spécialistes autrichiens;
- b) La fourniture de matériels et la mise à disposition de fonds;
- c) Le soutien aux équipements et aux programmes de formation de spécialistes éthiopiens en Autriche, en Éthiopie, ou dans des pays tiers sous réserve d'accords subsidiaires;
- d) La préparation et la réalisation d'études de faisabilité ainsi que la réalisation de travaux de recherche en des lieux à convenir en commun;
- e) Le soutien financier des activités d'organisations non gouvernementales de développement;
- f) Le soutien financier à des programmes commerciaux;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} août 1996, soit le premier jour du troisième mois ayant suivi la date de la signature, conformément à l'article 11.

g) Tout autre type de coopération tel qu'il pourra en être convenu par les Parties contractantes afin de favoriser le développement financier, technique, économique, social, scientifique ou culturel.

4. Les lignes directrices et les conditions générales de la participation aux programmes de formation en Autriche seront notifiées à la partie éthiopienne par les voies diplomatiques.

Article 2

La coopération entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement éthiopien est fondée sur le respect, par les deux parties, des principes démocratiques, de l'état de droit ainsi que de la protection et la promotion des droits de l'homme.

II. DISPOSITIONS RELATIVES AUX SPÉCIALISTES AUTRICHIENS

Article 3. OBLIGATIONS DES SPÉCIALISTES

1. Dans le cadre de chacun des programmes et projets les missions des spécialistes seront, s'il y a lieu, régies par un accord subsidiaire tel que visé au paragraphe 2 de l'article premier.

2. Conformément à l'accord visé au paragraphe 2 de l'article premier, la partie autrichienne conclura des contrats avec des spécialistes autrichiens, ceci dans des conditions conformes à la législation autrichienne.

3. Dans le cadre des contrats visés au paragraphe 2 du présent article, la partie autrichienne s'engage à obliger les spécialistes autrichiens, pour la durée de leurs affectations en Ethiopie :

a) A respecter les lois de l'Ethiopie et, en particulier, à s'abstenir de toute activité politique qui concernerait les affaires intérieures de l'Ethiopie;

b) A n'exercer aucune activité lucrative.

4. Les Parties contractantes renoncent à avoir recours aux spécialistes autrichiens pour des services de nature autre que celles inhérentes aux fonctions convenues.

5. Chacune des Parties peut à tout moment mettre fin à la mission d'un spécialiste autrichien si elle juge l'activité de celui-ci incompatible avec les impératifs de sa mission. Avant de prendre une telle décision, chacune des Parties notifie par écrit l'autre Partie de la mesure qu'elle entend prendre, en justifiant celle-ci, ceci par les voies diplomatiques.

Article 4. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN

Dans le cadre du détachement de spécialistes, la Partie autrichienne prend en charge les prestations suivantes :

1) Les traitements et autres émoluments, les prestations sociales et les cotisations de sécurité sociale;

2) Les frais de déplacement aller-retour des spécialistes et des membres de leurs familles d'Autriche en Ethiopie;

3) Les frais de transport aller et retour des effets personnels et des matériels professionnels éventuels des spécialistes autrichiens et de leurs familles, d'Autriche en Ethiopie;

4) Les frais de congé de rapatriement des spécialistes et de leurs familles, dans des conditions conformes à leurs contrats d'affectation;

5) Les frais médicaux, dont les dépenses d'hospitalisation et de soins dentaires des spécialistes autrichiens et des membres de leurs familles.

Article 5. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT ÉTHIOPIEN

La Partie éthiopienne s'engage à fournir les prestations suivantes aux spécialistes autrichiens :

1) Mise à disposition d'un logement adéquat ou, en cas d'impossibilité, aide afin qu'il puissent trouver un logement adéquat;

2) Des bureaux meublés adéquats;

3) Le personnel technique et auxiliaire éthiopien nécessaire, possédant les éléments de base de la langue anglaise;

4) Transport aux fins officielles dans le pays;

5) Exonération des impôts sur le revenu et autres charges fiscales directes sur les salaires et autres rémunérations;

6) Exonération de toutes taxes, de tous droits de douane et autres charges fiscales sur leurs effets personnels et sur ceux des membres de leurs familles, y compris sur un véhicule automobile par famille par eux importés dans un délai de six mois après leur arrivée en Ethiopie; lesdits effets personnels, y compris un véhicule automobile, pourront être réexportés en franchise de droits de douane, taxes et autres charges fiscales, ou tomberont sous le coup des réglementations douanières générales s'ils sont vendus sur place à des personnes autres que celles jouissant d'exonérations analogues;

7) Prompte délivrance des visas d'entrée et de sortie nécessaires, ainsi que des cartes d'identité, tant à eux-mêmes qu'aux membres de leurs familles, de même que les permis de déplacement et de travail, ceci gratuitement;

8) Permission d'ouvrir un compte Birr non-résident et transférable;

9) Facilités d'immatriculation des véhicules importés en Ethiopie pour l'usage personnel des spécialistes et des membres de leurs familles, délivrance de permis de conduire nationaux pour eux-mêmes ou possibilité d'utiliser des permis de conduire internationaux, ainsi que fourniture de plaques d'immatriculation pour les véhicules dans des conditions conformes à la réglementation de la Direction éthiopienne des transports routiers pour les programmes réalisés dans le cadre des programmes d'assistance technique;

10) Facilités de rapatriement des experts et des membres de leurs familles en Autriche, à tout moment et sans retard aucun, en particulier dans le cas de conflits nationaux ou internationaux ou d'événements imprévus et insurmontables.

Article 6. RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT ÉTHIOPIEN

1. Le Gouvernement éthiopien :

1) Garantit et met hors de cause le Gouvernement autrichien eu égard à toute responsabilité, poursuites en justice, actions, revendications, dommages ou honoraires au titre du décès ou des préjudices physiques subis par des personnes, ou des dommages subis ou de la destruction de biens ou de toute autre perte résultant de ou conséquents à tout acte ou omission commis par des entreprises, organisations ou spécialistes autrichiens au cours des opérations visées par le présent Accord;

2) Garantit et met hors de cause, excepté en cas de faute professionnelle délibérée, de négligence grave ou d'actes passibles de sanctions pénales, les entreprises, organisations et spécialistes autrichiens et prend en charge tous les risques et réclamations résultant de ou se produisant pendant toute opération prévue par le présent Accord ou y étant en quoi que ce soit liés, y compris sous forme verbale ou écrite, dans l'exécution de leur mission. Les tribunaux éthiopiens statueront sur les fautes professionnelles délibérées, les cas de négligence grave et les actes passibles de sanctions pénales.

2. Dans l'éventualité où le Gouvernement éthiopien prendrait en charge toute revendication ressortant du paragraphe 1 du présent article, il serait en droit d'exercer et de faire exécuter tout droit de compensation, de contre-revendication, d'assurance, d'indemnisation, de contribution ou de garantie auquel le Gouvernement, l'entreprise, l'organisation ou le spécialiste autrichien pourrait avoir droit.

3. En cas de détention ou d'arrestation, pour quelque raison que ce soit, ou en cas d'introduction d'une instance pénale à l'encontre d'un spécialiste autrichien ou d'un membre de sa famille, les autorités éthiopiennes compétentes feront tout leur possible pour que l'affaire soit traitée promptement.

III. MATÉRIELS ET ÉQUIPEMENTS

Article 7

Les matériels, équipements et véhicules importés en Ethiopie en vue de l'exécution des programmes et des projets conjoints, tels que visés au paragraphe 3 de l'article premier, seront exonérés de tous droits de douane, charges fiscales, impôts et taxes.

IV. DÉDOUANEMENT, TRANSPORT DANS LE TERRITOIRE ET ASSURANCE

Article 8

1. Le Gouvernement autrichien s'engage à prendre en charge les frais de déchargement, magasinage, rechargement, expédition et assurance incendie, au tiers, vol, perte ou dommage pendant le transport des éléments visés à l'article 7 entre le port ou l'aéroport et leur point d'utilisation en Ethiopie.

2. Le Gouvernement autrichien fera en sorte que tous les véhicules visés par le présent Accord soient assurés au moins au tiers.

Article 9. FINANCES ET RESSOURCES

1. Des ressources financières seront mises à la disposition de l'Éthiopie par le Gouvernement fédéral autrichien, dans des conditions à convenir conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article premier.

2. Les ressources financières apportées en Éthiopie par l'Autriche aux fins de la coopération en matière de développement seront exonérées de toutes taxes, droits, déductions, retenues ou charges fiscales, autres que les frais bancaires normaux. Les comptes en banque ouverts en Éthiopie pour ces ressources seront exploités exclusivement aux fins de développement convenues. Au cas où le solde des comptes devrait être rapatrié en Autriche, ces comptes seront librement convertibles et transférables en shillings autrichiens ou en toute autre monnaie convertible.

3. Lorsqu'il s'avèrera nécessaire, aux fins de tout accord visé au paragraphe 2 de l'article premier, de déterminer la valeur de toute autre devise, cette valeur sera déterminée au cours en vigueur sur le marché des changes.

V. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Article 10

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord est réglé par la voie diplomatique.

VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 11

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa signature.

2. Le présent Accord sera valide pour une durée de cinq ans. Il sera tacitement reconduit pour des périodes successives d'un an à moins que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne le dénonce par écrit et par la voie diplomatique au moins trois mois avant sa date d'expiration.

3. Les responsabilités des Parties contractantes eu égard aux programmes et projets spécifiques exécutés en vertu des accords subsidiaires conclus en conséquence du présent Accord et ayant démarré avant la notification de dénonciation visée au paragraphe 2 du présent article seront maintenues jusqu'à ce que lesdits programmes et projets aient été menés à bien.

4. A compter du jour de l'entrée en vigueur du présent Accord, ses dispositions seront applicables à tous les programmes et projets de développement austro-éthiopiens en Éthiopie, y compris à ceux d'ores et déjà en cours.

FAIT à Vienne, le 29 mai 1996, en deux originaux en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement
fédéral autrichien :

BENITA FERRERO-WALDNER
Ministre d'Etat
Ministre des Affaires étrangères
Vienne

Pour le Gouvernement
de la République fédérale démocratique d'Ethiopie :

MULATU TESHOME
Vice Ministre
Ministre du développement et de la coopération économique
Addis Abeba

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*

ANNEXA

No. 3850. CONVENTION ON THE RECOVERY ABROAD OF MAINTENANCE. DONE AT NEW YORK ON 20 JUNE 1956¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

8 January 1997

ESTONIA

(With effect from 7 February 1997.)

Registered ex officio on 8 January 1997.

ANNEXE A

N° 3850. CONVENTION SUR LE RECOUVREMENT DES ALIMENTS À L'ÉTRANGER. FAITE À NEW YORK LE 20 JUIN 1956¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

8 janvier 1997

ESTONIE

(Avec effet au 7 février 1997.)

Enregistré d'office le 8 janvier 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 268, p. 3; for subsequent actions see references in Cumulative Indexes Nos. 3 to 5, 7 to 16, 18, 19, 22 and 24, as well as annex A in volumes 1406, 1421, 1426, 1518, 1605, 1679, 1681, 1723, 1732, 1733, 1736, 1771, 1887, 1893 and 1947.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 268, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 3 à 5, 7 à 16, 18, 19, 22 et 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1406, 1421, 1426, 1518, 1605, 1679, 1681, 1723, 1732, 1733, 1736, 1771, 1887, 1893 et 1947.

No. 12140. CONVENTION ON THE TAKING OF EVIDENCE ABROAD IN CIVIL OR COMMERCIAL MATTERS. OPENED FOR SIGNATURE AT THE HAGUE ON 18 MARCH 1970¹

N° 12140. CONVENTION SUR L'OBJETION DES PREUVES À L'ÉTRANGER EN MATIÈRE CIVILE OU COMMERCIALE. OUVERTE À LA SIGNATURE À LA HAYE LE 18 MARS 1970¹

ACCEPTANCE of the accession of Estonia²

Notification effected with the Government of the Netherlands on:

23 December 1996

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

(The Convention will enter into force between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Estonia on 21 February 1997. Also for the Dependent Territories of Anguilla, the Cayman Islands, the Channel Islands, the Sovereign Base Areas of Cyprus, the Falkland Islands (Malvinas), Gibraltar, Hong Kong and the Isle of Man.)

Certified statement was registered by the Netherlands on 10 January 1997.

ACCEPTATION de l'adhésion de l'Estonie²

Notification effectuée auprès du Gouvernement néerlandais le :

23 décembre 1996

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD

(La Convention entrera en vigueur entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Estonie le 21 février 1997. Egalement à l'égard des territoires dépendants d'Anguilla, des îles Caïmanes, des îles de la Manche, des bases souveraines de Chypre, des îles Falkland (Malvinas), de Gibraltar, de Hong-Kong et de l'île de Man.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 10 janvier 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 847, p. 231; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 14, 15, and 17 to 24, as well as annex A in volumes 1413, 1417, 1419, 1434, 1439, 1442, 1444, 1455, 1458, 1464, 1480, 1482, 1485, 1491, 1504, 1512, 1543, 1548, 1562, 1564, 1606, 1653, 1696, 1703, 1717, 1730, 1734, 1753, 1763, 1764, 1775, 1776, 1787, 1788, 1823, 1830, 1841, 1844, 1856, 1863, 1870, 1885, 1886, 1887, 1897, 1901, 1906, 1915, 1918, 1921, 1928, 1930, 1931, 1941, 1948 and 1954.

² *Ibid.*, vol. 1918, No. A-12140.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 847, p. 231; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 14, 15, et 17 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1413, 1417, 1419, 1434, 1439, 1442, 1444, 1455, 1458, 1464, 1480, 1482, 1485, 1491, 1504, 1512, 1543, 1548, 1562, 1564, 1606, 1653, 1696, 1703, 1717, 1730, 1734, 1753, 1763, 1764, 1775, 1776, 1787, 1788, 1823, 1830, 1841, 1844, 1856, 1863, 1870, 1885, 1886, 1887, 1897, 1901, 1906, 1915, 1918, 1921, 1928, 1930, 1931, 1941, 1948 et 1954.

² *Ibid.*, vol. 1918, n° A-12140.

ACCEPTANCE of the accession of Poland³

Notification effected with the Government of the Netherlands on:

23 December 1996

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

(The Convention will enter into force between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Poland on 21 February 1997. Also for the Dependent Territories of Anguilla, the Cayman Islands, the Channel Islands, the Sovereign Base Areas of Cyprus, the Falkland Islands (Malvinas), Gibraltar, Hong Kong and the Isle of Man.)

Certified statement was registered by the Netherlands on 10 January 1997.

ACCEPTATION de l'adhésion de la Pologne¹

Notification effectuée auprès du Gouvernement néerlandais le :

23 décembre 1996

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD

(La Convention entrera en vigueur entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Pologne le 21 février 1997. Egalement à l'égard des territoires dépendants d'Anguilla, des îles Caïmanes, des îles de la Manche, des bases souveraines de Chypre, des îles Falkland (Malvinas), de Gibraltar, de Hong-Kong et de l'île de Man.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 10 janvier 1997.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1915, No. A-12140.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1915, n° A-12140.

No. 14097. INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE. CONCLUDED AT BRUSSELS ON 29 NOVEMBER 1969¹

N° 14097. CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES. CONCLUE À BRUXELLES LE 29 NOVEMBRE 1969¹

PROTOCOL² TO AMEND THE ABOVE-MENTIONED CONVENTION (WITH ANNEX AND FINAL ACT). CONCLUDED AT LONDON ON 27 NOVEMBER 1992

PROTOCOLE² MODIFIANT LA CONVENTION SUSMENTIONNÉE (AVEC ANNEXE ET ACTE FINAL). CONCLU À LONDRES LE 27 NOVEMBRE 1992

Authentic texts: Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish.

Textes authentiques : arabe, chinois, anglais, français, russe et espagnol.

Registered by the International Maritime Organization on 7 January 1997.

Enregistré par l'Organisation maritime internationale le 7 janvier 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 973, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 16 to 24, as well as annex A in volumes 1406, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1598, 1678, 1720, 1737, 1777, 1823, 1891 and 1931.

² Came into force on 30 May 1996, in accordance with article 13:

<i>Participant</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, accession (a) or approval (AA)</i>
Denmark.....	30 May 1995
Egypt.....	21 April 1995 <i>a</i>
France.....	29 September 1994 <i>AA</i>
Germany*.....	29 September 1994
Japan.....	24 August 1994 <i>a</i>
Mexico.....	13 May 1994 <i>a</i>
Norway.....	3 April 1995
Oman.....	8 July 1994 <i>a</i>
Sweden.....	25 May 1995
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.....	29 September 1994 <i>a</i>
(Also in respect of the Bailiwick of Jersey, the Isle of Man, the Falkland Islands (Malvinas), Montserrat, South Georgia and the South Sandwich Islands.)	

* For the text of the declaration made upon ratification, see p. 429 of this volume.

(Continued on page 256)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 973, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 16 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1406, 1428, 1456, 1492, 1515, 1555, 1598, 1678, 1720, 1737, 1777, 1823, 1891 et 1931.

² Entré en vigueur le 30 mai 1996, conformément à l'article 13 :

<i>Participant</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'adhésion (a) ou d'approbation (AA)</i>
Allemagne*.....	29 septembre 1994
Danemark.....	30 mai 1995
Egypte.....	21 avril 1995 <i>a</i>
France.....	29 septembre 1994 <i>AA</i>
Japon.....	24 août 1994 <i>a</i>
Mexique.....	13 mai 1994 <i>a</i>
Norvège.....	3 avril 1995
Oman.....	8 juillet 1994 <i>a</i>
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.....	29 septembre 1994 <i>a</i>
(Aussi à l'égard du bailliage de Jersey, de l'île de Man, des îles Falkland (Malvinas), de Montserrat, de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud.)	
Suède.....	25 mai 1995

* Pour le texte de la déclaration faite lors de la ratification, voir p. 429 du présent volume.

(Suite à la page 256)

ملاحظات تفسيرية :

1. يجوز أن تتضمن تسمية الدولة ، إذا رُغِبَ في ذلك ، إشارة إلى السلطة العامة المختصة في بلد إصدار الشهادة .
2. إذا كان المبلغ الاجمالي للضمان مقدماً من أكثر من مصدر ، فينبغي بيان المقدار الخاص بكل مصدر من هذه المصادر .
3. إذا كان الضمان مقدماً في عدة أشكال ، فإنَّ من الواجب تعدادها جميعاً .
4. من الواجب أن يحدد قيد بند "مدة الضمان" تاريخ لفاذ الضمان المعني .

(Footnote 2 continued from page 255)

In addition, and prior to the entry into force of the Protocol, the following States also deposited instruments of ratification, accession (a) or acceptance (A)

Participant	Date of deposit of the instrument of ratification, accession (a) or acceptance (A)	
Spain.....	6 July	1995 a
(With effect from 6 July 1996.)		
Liberia.....	5 October	1995 a
(With effect from 5 October 1996.)		
Australia.....	9 October	1995 a
(With effect from 9 October 1996.)		
Greece.....	9 October	1995
(With effect from 9 October 1996.)		
Marshall Islands.....	16 October	1995 a
(With effect from 16 October 1996.)		
Finland.....	24 November	1995 A
(With effect from 24 November 1996.)		
Bahrain.....	3 May	1996 a
(With effect from 3 May 1997.)		

Subsequently, the Protocol entered into force for the following States twelve months following the date of deposit by each State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the International Maritime Organization, in accordance with article 13(4):

State	Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)	
Switzerland.....	4 July	1996 a
(With effect from 4 July 1997.)		
Monaco.....	8 November	1996
(With effect from 8 November 1997.)		
Netherlands.....	15 November	1996 a
(With effect from 15 November 1997.)		

(Suite de la note 2 de la page 255)

Par la suite, et avant l'entrée en vigueur du Protocole, les Etats suivants ont également déposé des instruments de ratification, d'adhésion (a) ou d'acceptation (A) :

Participant	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'adhésion (a) ou d'acceptation (A)	
Espagne.....	6 juillet	1995 a
(Avec effet au 6 juillet 1996.)		
Libéria.....	5 octobre	1995 a
(Avec effet au 5 octobre 1996.)		
Australie.....	9 octobre	1995 a
(Avec effet au 9 octobre 1996.)		
Grèce.....	9 octobre	1995
(Avec effet au 9 octobre 1996.)		
Iles Marshall.....	16 octobre	1995 a
(Avec effet au 16 octobre 1996.)		
Finlande.....	24 novembre	1995 A
(Avec effet au 24 novembre 1996.)		
Bahreïn.....	3 mai	1996 a
(Avec effet au 3 mai 1997.)		

Par la suite, le Protocole est entré en vigueur pour les Etats suivants douze mois après la date du dépôt par chaque Etat d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, conformément au paragraphe 4 de l'article 13 :

Etats	Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)	
Suisse.....	4 juillet	1996 a
(Avec effet au 4 juillet 1997.)		
Monaco.....	8 novembre	1996
(Avec effet au 8 novembre 1997.)		
Pays-Bas.....	15 novembre	1996 a
(Avec effet au 15 novembre 1997.)		

ملحق

شهادة تامين أو ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية
المدنية عن اضرار التلوث الزيتي

صادرة بمقتضى احكام المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار
التلوث الزيتي ، لعام 1992 .

اسم السفينة	الرقم المميز أو الحروف المميزة	صنفاً التسجيل	اسم وعنوان المالك

نشهد بان هناك وثيقة تامين أو ضمان مالي آخر ساري المفعول للسفينة الوارد اسمها اعلاه
بما يستوفي شروط المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1992 .

نوع الضمان

مدة الضمان

اسم وعنوان المؤتمن (المؤمنين) و/أو الكفيل (الكفلاء)

الاسم

هذه الشهادة سالحة حتى

صادرة او مصدقة من قبل حكومة

(الاسم الكامل للدولة)

في

(التاريخ)

(المكان)

توقيع وصفة الموظف المسؤول عن الاصدار أو التصديق

(ب) ارسال نسخ صادقة مصدقة من هذا البروتوكول الى جميع الدول الموقعة والى كل الدول المنضمة الى هذا البروتوكول .

3. وفور نفاذ هذا البروتوكول ، يبعث الأمين العام للمنظمة بنصه الى امانة الأمم المتحدة للتسجيل والنشر وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة 18

اللغات

حرر هذا البروتوكول في نسخة أصلية واحدة باللغات العربية ، والصينية ، والانكليزية ، والفرنسية ، والروسية ، والاسبانية ، وتعتبر النصوص الستة متساوية في الحجية .

أبرم في صيغة لندن في اليوم السابع والعشرين من شهر تشرين الثاني/نوفمبر عام ألف وتسعمائة واثنين وتسعين .

واشهاداً على ذلك ، قام الموقعون ادناه ، المفوضون بذلك رسمياً من قبل حكوماتهم ، بالتوقيع على هذا البروتوكول .

[For the signatures, see p. 339 of this volume — Pour les signatures, voir p. 339 du précédent volume.]

المادة 16الانسحاب

1. يجوز لأي طرف الانسحاب من هذا البروتوكول في أي وقت بعد تاريخ نفاذه بالنسبة له .
2. يكون الانسحاب عن طريق ايداع صك لدى الأمين العام للمنظمة .
3. يسري مفعول الانسحاب بعد اثني عشر شهراً من ايداع صك لدى الأمين العام للمنظمة ، او بعد فترة أطول تحدد في الصك المذكور .
4. أما فيما بين اطراف هذا البروتوكول ، فإن انسحاب أي منهم من ا اتفاقية المسؤولية لعام 1969 وفقاً للمادة السادسة عشرة منها لايجوز أن يسر بأي شكل على أنه يعني انسحاباً من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المنقحة بهذا البروتوكول .
5. ويعتبر الانسحاب من بروتوكول عام 1992 لتعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 من جانب دولة تظل طرفاً في اتفاقية الصندوق لعام 1971 على أنه انسحاب من هذا البروتوكول . ويسري مفعول هذا الانسحاب في تاريخ نفاذ الانسحاب من بروتوكول عام 1992 لتعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 وفقاً للمادة 34 من ذلك البروتوكول .

المادة 17جهة الايداع

1. يودع هذا البروتوكول وابه تعديلات مقبولة بمقتضى المادة 15 لدى الأمين العام للمنظمة .
2. يقوم الأمين العام للمنظمة بما يلي :

(أ) اعلام جميع الدول الموقعة أو المنضمة الى هذا البروتوكول بالاتي :

- 1' كل توقيع جديد او ايداع لصك مع تاريخ ذلك ،
- 2' كل تصريح او اخطار بمقتضى المادة 13 وكل تصريح او رسالة بمقتضى الفقرة 9 من المادة الخاصة من اتفاقية المسؤولية لعام 1992 ،
- 3' تاريخ نفاذ هذا البروتوكول ،
- 4' أي مقترح لتعديل حدود المسؤولية تم وفقاً للفقرة 1 من المادة 15 ،
- 5' أي تعديل معتمد وفقاً للفقرة 4 من المادة 15 ،
- 6' أي تعديل يعتبر مقبولاً بمقتضى الفقرة 7 من المادة 15 ، مع تاريخ نفاذ هذا التعديل وفقاً للفقرتين 8 و9 من تلك المادة ،
- 7' ايداع أي صك انسحاب من هذا البروتوكول مع تاريخ الايداع وتاريخ النفاذ ،
- 8' أي انسحاب تم بمقتضى الفقرة 5 من المادة 16 ،
- 9' اية مراسلات تتطلبها مادة ما في هذا البروتوكول ،

4. تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الدول المتعاقدة الحاضرة والمصوتة في اللجنة القانونية ، والموسعة وفقاً للفقرة 3 ، على شرط حضور نصف الدول المتعاقدة على الأقل وقت التصويت .
5. وعند النظر في مقترح لتعديل الحدود ، تأخذ اللجنة بعين الاعتبار الخبرة المكتسبة من الحوادث ولاسيما مدى الأضرار الناجمة عنها ، والتغيرات في القيم النقدية ، وتأثير التعديل المقترح على تكاليف التأمين . وتأخذ اللجنة أيضاً بعين الاعتبار العلاقة بين الحدود الواردة في الفقرة 1 من المادة الخامسة من إتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول والحدود الواردة في الفقرة 4 من المادة 4 للإتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992 .
- (ف)6. لايجوز النظر في أي تعديل لحدود المسؤولية بملتضى هذه المادة قبل 15 كانون الثاني/يناير 1998 أو خلال مدة تقل عن خمس سنوات من تاريخ بدء نفاذ أي تعديل سابق بملتضى هذه المادة . ولاينظر في أي تعديل في ظل هذه المادة قبل بدء نفاذ هذا البروتوكول .
- (ب). لايجوز زيادة الحد بحيث يتجاوز مقداراً مماثلاً للحد المنصوص عليه في إتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول مزاراً بنسبة سنوية قدرها 6 في المائة ومحسوبة على اساس مركب اعتباراً من 15 كانون الثاني/يناير 1993 .
- (ج). لايجوز زيادة الحد بحيث يتجاوز مقداراً مماثلاً للحد المنصوص عليه في إتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول مضروباً في 3 .
7. تخطر المنظمة جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقاً للفقرة 4 . ويعتبر التعديل مقبولاً في نهاية مدة ثمانية عشر شهراً بعد تاريخ الاخطار ، إلا اذا قام ما لا يقل عن ربع الدول التي كانت متعاقدة وقت اعتماد اللجنة القانونية للتعديل بإبلاغ المنظمة ، خلال تلك الفترة ، أنها لا تقبل التعديل ، وفي هذه الحالة يرفض التعديل ولا يكون له أي مفعول .
8. يبدأ نفاذ أي تعديل يعتبر مقبولاً وفقاً للفقرة 7 بعد ثمانية عشر شهراً من قبوله .
9. تلتزم جميع الدول المتعاقدة بالتعديل ، ما لم تسحب من هذا البروتوكول وفقاً للفقرتين 1 و2 من المادة 16 وذلك قبل ستة اشهر على الأقل من نفاذ التعديل . ويسري مفعول مثل هذا الانسحاب عند نفاذ التعديل .
10. وحينما تعتمد اللجنة تعديلاً ما ولا تكون فترة الأشهر الثمانية عشر اللازمة للموافقة عليه قد انقضت ، فإن الدولة التي تصبح متعاقدة خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل عند نفاذه . أما الدولة التي تصبح دولة متعاقدة بعد تلك الفترة فإنها تكون ملزمة بأي تعديل قبل وفقاً للفقرة 7 . وفي الحالات المشار إليها في هذه الفقرة ، فإن أية دولة تكون ملزمة بأي تعديل عند نفاذ ذلك التعديل ، أو عند نفاذ هذا البروتوكول بالنسبة لتلك الدولة ، اذا حل ذلك لاحقاً .

2. إلا أنه يجوز لأية دولة متعاقدة في اتفاقية الصندوق لعام 1971 ، وقت ابداع صكها بالتصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام فيما يتعلق بهذا البروتوكول ، أن تصرح بأن هذا الصك لا يعتبر نافذاً لأغراض هذه المادة حتى نهاية فترة الأشهر الستة الواردة في المادة 31 من بروتوكول عام 1992 لتعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 . ويجوز أيضاً لأية دولة ليست دولة متعاقدة في اتفاقية الصندوق لعام 1971 ولكنها تودع صكاً بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام فيما يتعلق ببروتوكول عام 1992 لتعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 أن تصدر تصريحاً وفقاً لهذه الفقرة في نفس الوقت .

3. ويجوز لأية دولة تصدر تصريحاً وفقاً للفقرة السابقة أن تصحبه في أي وقت من الأوقات عن طريق تقديم اخطار موجه إلى الأمين العام للمنظمة ، وببدا نفاذ ذلك الانسحاب في يوم تسلم الاخطار ، على شرط أن تكون تلك الدولة قد أودعت صكاً بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام فيما يتعلق بهذا البروتوكول في ذلك التاريخ .

4. وبالنسبة لأية دولة تصدق أو تهل أو توافق أو تنضم للبروتوكول بعد استيفاء شروط النفاذ الواردة في الفقرة 1 فإن هذا البروتوكول يدخل حيز التنفيذ بعد اثني عشر شهراً من تاريخ ابداع هذه الدولة للصك المناسب .

المادة 14

التنقيح والتعديل

1. يجوز للمنظمة أن تعقد مؤتمراً بغرض تنقيح أو تعديل اتفاقية المسؤولية لعام 1992 .

2. تعقد المنظمة مؤتمراً للدول المتعاقدة لغرض تنقيح أو تعديل اتفاقية المسؤولية لعام 1992 بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث تلك الدول .

المادة 15

تعديلات مقادير الحدود

1. يحتم الأمين العام للمنظمة بناء على طلب ربع الدول المتعاقدة على الأقل ، أي مقترح لتعديل حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة الخاصة لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول على جميع أعضاء المنظمة وعلى كل الدول المتعاقدة .

2. يحال أي تعديل مقترح ومعهم كما ورد اعلاه إلى اللجنة القانونية للمنظمة للنظر فيه بعد ستة أشهر على الأقل من تاريخ التعميم .

3. يحق لجميع الدول المتعاقدة في اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول ، سواء أكانت أعضاء في المنظمة أم لا ، أن تشارك في أعمال اللجنة القانونية للنظر في التعديلات واعتمادها .

الهدود الخاصة

المادة 12

التوقيع ، والتصديق ، والقبول ، والموافقة ، والانضمام

1. يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحاً أمام جميع الدول في مدينة لندن من 15 كانون الثاني/يناير 1993 إلى 14 كانون الثاني/يناير 1994 .
2. ورهناً بمراجعة الفقرة 4 يجوز لأي دولة أن تصبح طرفاً في هذا البروتوكول عن طريق :
 - (أ) التوقيع رهناً بالتصديق أو القبول أو الموافقة على أن يعقب ذلك التصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
 - (ب) الانضمام .
3. يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام عن طريق ايداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الأمين العام للمنظمة .
4. يجوز لأي دولة متعاقدة في الاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 ، المشار إليها فيما بعد باسم اتفاقية الصندوق لعام 1971 ، أن تصدق أو تقبل أو توافق أو تنضم إلى هذا البروتوكول إذا صدقت أو قبلت أو وافقت أو انضمت إلى بروتوكول عام 1992 لتنقيح تلك الاتفاقية في الوقت ذاته ، ما لم تعلن انسحابها من اتفاقية الصندوق لعام 1971 بحيث يبدأ نفاذ هذا الانسحاب في تاريخ بدء نفاذ هذا البروتوكول بالنسبة لتلك الدولة .
5. تكون الدولة الطرف في هذا البروتوكول ولكنها ليست طرفاً في اتفاقية المسؤولية لعام 1969 ملزمة باحكام اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المنقحة بهذا البروتوكول فيما يتعلق بالدول الأطراف الأخرى فيها ، ولكنها لا تكون ملزمة باحكام اتفاقية المسؤولية لعام 1969 فيما يتعلق بالدول الأطراف في تلك الاتفاقية .
6. يعتبر أي صك بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام يودع بعد نفاذ تعديل ما على اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المنقحة بهذا البروتوكول منطبقاً على الاتفاقية المنقحة على النحو المذكور ، وذلك حسبما تحوّرت بهذا التعديل .

المادة 13

البداية

1. يبدأ نفاذ هذا البروتوكول بعد اثنى عشر شهراً من تاريخ قيام عشر دول بينها أربع دول تمتلك كل منها ما لا يقل عن مليون وحدة من الحمولة الاجمالية للناقلات بايداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام للمنظمة .

التلوث الزيتي ، لعام 1971 ، فإن أية مسؤولية متبقية بعد تطبيق الفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة ستنتج في ظل هذه الاتفاقية وذلك الى الحد الذي تظل فيه اضرار التلوث دون تعويض بعد تطبيق اتفاقية 1971 أنفة الذكر ،

(ج) عند تطبيق الفقرة 4 من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية يفسر تعبير "هذه الاتفاقية" على انه يشير إلى هذه الاتفاقية او اتفاقية المسؤولية لعام 1969 ، حسب مقتضى الحال ،

(د) عند تطبيق الفقرة 3 من المادة الخاصة من هذه الاتفاقية يخفض المبلغ الاجمالي للسندوق المزمع بالمقدار الذي تعتبر فيه المسؤولية لاغية وفقاً للفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة .

المادة العادية عشرة مكررة ثالثاً

البنود الختامية

تكون البنود الختامية لهذه الاتفاقية هي المواد من 12 الى 18 من بروتوكول عام 1992 لتعديل إتفاقية المسؤولية لعام 1969 . وتعتبر الاشارات الى الدول المتعاقدة الواردة في هذه الاتفاقية اشارات إلى الدول المتعاقدة في ذلك البروتوكول .

المادة 10

يستعاض عن نموذج الشهادة الملحق باتفاقية المسؤولية لعام 1969 بالنموذج الملحق بهذا البروتوكول .

المادة 11

1. تقرا اطراف هذا البروتوكول وتفسر اتفاقية المسؤولية لعام 1969 وهذا البروتوكول على انهما صك واحد .

2. يطلق على المواد من الاولى الى العادية عشرة مكررة ثالثاً ، بما في ذلك نموذج الشهادة ، من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول اسم الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992 (اتفاقية المسؤولية لعام 1992) .

4. يستعاض عن عبارة "مع دولة تسجيل السفينة" الواردة في الفقرة 7 بعبارة "مع الدولة المصدرة أو المصدرة".

5. يستعاض عن الجملة العادية من الفقرة 8 بالنص التالي :

وفي مثل هذه الحالة فإن بإمكان المدعى عليه ، حتى لو لم يحق للمالك الحد من مسؤوليته طبقاً للفقرة 2 من المادة الخامسة ، الاستفادة من حدود المسؤولية الواردة في الفقرة 1 من المادة الخاصة .

المادة 8

تعديل المادة التاسعة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 كما يلي :

يستعاض عن الفقرة 1 بالنص التالي :

1. وحينما يتسبب الحادث في اضرار تلوث في اقليم دولة متعاقدة او اكثر ، بما في ذلك البحر الاقليمي او منطقة مشار اليها في المادة العادية ، او حيث تتخذ تدابير وقائية لتفادي او تقليل اضرار التلوث في مثل هذا الاقليم بما في ذلك البحر الاقليمي او المنطقة ، فإنه لايجوز رفع دعاوى تعويض إلا في محاكم مثل هذه الدولة او الدول المتعاقدة . ومن الواجب اعطاء المدعى عليه اخطاراً معقولاً بماي من هذه الدعاوى .

المادة 9

تضاف صادتان جديدتان بعد المادة العادية عشرة لاتفاقية المسؤولية لعام 1979 كما يلي :

المادة العادية عشرة مكررة

احكام انتقالية

تطبق الاحكام الانتقالية التالية عندما تكون الدولة طرفاً في كل من هذه الاتفاقيات واتفاقية المسؤولية لعام 1969 وقت وقوع حادث ما :

(أ) حينما يتسبب الحادث في اضرار تلوث في نطاق هذه الاتفاقية ، فإن المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية تعتبر لافية اذا ما كانت ناشئة ايضاً بمقتضى اتفاقية المسؤولية لعام 1969 ، وفي حدود ذلك ؛

(ب) حينما يتسبب حادث في اضرار تلوث في نطاق هذه الاتفاقية ، وتكون الدولة طرفاً في كل من هذه الاتفاقيات والاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار

عند ايداع صك التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام إلى الاتفاقية ، وكلما حدث تغيير في أي منهما .

5. يستعاض عن الفقرة 10 بالنص التالي :

10. ولاغراض هذه المادة فإن حمولة السفينة هي الحمولة الكلية محسوبة وفقاً لقواعد قياس الحمولة الواردة في الملحق الأول من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن ، لعام 1969 .

6. يستعاض عن الجملة الثانية من الفقرة 11 بالنص التالي :

وبالامكان انشاء مثل هذا الصندوق حتى لو كان المالك لايحق له ، بمقتضى احكام الفقرة 2 ، الحد من مسؤوليته ، إلا أن انشاء الصندوق لن يخل في هذه الحالة بحقوق أي مدع على المالك .

المادة 7

تعديل المادة السابعة لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 كما يلي :

1. يستعاض عن الجملتين الأوليتين من الفقرة 2 بالنص التالي :

تصبح كل سفينة شهادة تصيد بان هناك تاميناً او ضماناً مالياً آخر نافذ المفعول وفقاً لاحكام هذه الاتفاقية بعد ان تقرر السلطة المختصة لدولة متعاقدة ان شروط الفقرة 1 قد لبيت . وبالنسبة لسفينة مسجلة في دولة متعاقدة تُمنح هذه الشهادة وتصدق من قبل السلطة المختصة لدولة تسجيل السفينة ، اما بالنسبة لسفينة غير مسجلة في دولة متعاقدة فيجوز منح الشهادة او التصديق عليها من قبل سلطة مختصة لاية دولة متعاقدة .

2. يستعاض عن الفقرة 4 بالنص التالي :

4. تُحمّل الشهادة على متن السفينة وتُودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة ، اما اذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة متعاقدة ، فتودع الشهادة لدى سلطات الدولة المصدرة للشهادة او المصدقة عليها .

3. يستعاض عن الجملة الأولى من الفقرة 7 بالنص التالي :

تطلب الدول المتعاقدة الأخرى الشهادات الصادرة او المصدقة من قبل سلطة دولة متعاقدة وفقاً للفقرة 2 لاغراض هذه الاتفاقية ، وتعتبرها هذه الدول متمتعاً بمعاملة تكافؤ، ما تحظى به الشهادات الصادرة او المصدقة من قبلها هي ، حتى لو كانت قد صدرت أو مُدّقت لسفينة غير مسجلة في دولة متعاقدة .

2. يستعان عن الفقرة 2 بالنص التالي :

2. لا يحق للمالك الحد من مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية اذا ثبت ان اضرار التلوث كانت نتيجة للفعل أو تقصير شخصي ، وارثكب بالمصد إحداث هذا الضرر ، او نتيجة إهمال وعلى وعي باحتمال حدوث هذا الضرر .

3. يستعان عن الفقرة 3 بالنص التالي :

3. وبغية الاستفادة من حق الحد من المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة 1 من هذه المادة فإن على المالك ان ينشره صندوقاً بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته لدى المحكمة او السلطة المختصة الأخرى لأي من الدول المتعاقدة التي ترفع الدعوى وفقاً للمادة التاسعة ، اما في حال عدم اقامة دعوى لدى أية محكمة او سلطة مختصة أخرى في أي من الدول المتعاقدة التي يمكن ان تنام فيها دعوى بموجب المادة التاسعة . ويمكن انشاء الصندوق بإيداع المبلغ او بتقديم كفالة مصرفية او كفالة أخرى ، مقبولة في ظل تشريعات الدولة المتعاقدة التي ينشأ فيها الصندوق ، وكافية برأي المحكمة او السلطة المختصة الأخرى .

4. يستعان عن الفقرة 9 بالنص التالي :

9(أ). إن "الوحدة الحسابية" المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة هي حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي . وتحوّل المبالغ الواردة في الفقرة 1 الى العملة الوطنية على اساس قيمة تلك العملة بما يعادلها من حق السحب الخاص في تاريخ اقامة الصندوق المشار اليه في الفقرة 2 . وتحسب قيمة العملة الوطنية ، بما يعادلها من حق السحب الخاص ، لدولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي وفقاً لطريقة التقييم الجارية التي يطبقها صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني على عملياته وتحويلات . اما قيمة العملة الوطنية ، بما يعادلها من حق السحب الخاص ، لدولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي ، فتحسب بطريقة تحدها تلك الدولة .

9(ب). على انه يجوز لدولة متعاقدة غير عضو في صندوق النقد الدولي ولايسمح قانونها بتطبيق احكام الفقرة 9(أ) ان تعلن ، عند التصديق او الموافقة او القبول او الانضمام الى الاتفاقية او في أي وقت بعد ذلك ، ان الوحدة الحسابية المشار إليها في الفقرة 9(أ) تعادل 15 فرنكاً ذهبياً . ويعادل الفرنك الذهبي المشار اليه في هذه الفقرة خمسة وستون مليغراما ونصف من الذهب بنقاوة ألفية قدرها تسعمائة . ويجري تحويل الفرنك الذهبي الى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية .

9(ج). وينفذ الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 9(أ) والتحويل المذكور في الفقرة 9(ب) على نحو يكفل التعبير بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة ، وقدر المستطاع ، عن القيمة الحقيقية ذاتها للمبالغ الواردة في الفقرة 1 وما قد ينتج عن تطبيق الجملة الفلث الأولى للفقرة 9(أ) . وترسل الدول المتعاقدة الى جهة الإيداع طريقة الحساب المستخدمة في تنفيذ الفقرة 9(أ) ، او بنتيجة التحويل المذكور في الفقرة 9(ب) ، حسب الحالة ، وذلك

(ج) أي مستاجر (كهلما يجري وصفه ، بما في ذلك مستاجر سفينة عارية) أو مدير أو مشغل للسفينة ؛

(د) أي شخص يقوم بعمليات انتشال بموافقة المالك أو بناء على تعليمات من سلطة عامة مختصة ؛

(هـ) أي شخص يقوم باتخاذ تدابير وقائية ؛

(و) جميع أجزاء أو وكلاء الأشخاص المشار إليهم في الفقرات الفرعية (ج) و(د) و(هـ) ؛

ما لم يكن الضرر ناتجاً عن فعل أو تقصير من جانبهم وارتكب بقصد إحداث هذا الضرر ، أو نتيجة إهمال وعلى وعي باحتمال حدوث هذا الضرر .

المادة 5

يستعاض عن المادة الرابعة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 بالنص التالي :

عندما يقع حادث يتضمن سفينتين أو أكثر وتنتج عن ذلك أضرار تلوث ، فإن مالكي كل السفن المعنية يتحملون ، بالتكافل والتضامن ، المسؤولية عن كل تلك الأضرار التي لا يمكن الفصل بينها بصورة معقولة ، ما لم تُخل مسؤوليتهم وفقاً للمادة الثالثة .

المادة 6

تعدل المادة الخاصة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 كما يلي :

1. يستعاض عن الفقرة 1 بالنص التالي :

1. يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث واحد بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي :

(أ) 3 ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تزيد عن 5 000 وحدة حمولة ؛

(ب) لسفينة ذات حمولة تزيد عن ذلك : 420 وحدة حسابية لكل وحدة حمولة إضافية ، بالإضافة إلى المقدار الوارد في الفقرة الفرعية (أ) ؛

بشرط ألا يزيد مجموع هذا المقدار في أي حال عن 59,7 مليون وحدة حسابية .

المادة 3

يستماض عن المادة العالفة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 بالنص التالي :

تنطبق هذه الاتفاقية حصراً على ما يلي :

(أ) أضرار التلوث الواقعة :

'1' في إقليم دولة متعاقدة ، بما في ذلك بحرهما الاقليمي ، و

'2' في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة ، مشاة وفقاً للقانون الدولي ، أو ، إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد انشأت مثل هذه المنطقة ، في منطقة وراء البحر الاقليمي لتلك الدولة وبحدائه على أن تحددها الدولة المذكورة وفقاً للقانون الدولي وبشرط ألا تمتد إلى أبعد من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض بحرهما الاقليمي ؛

(ب) التدابير الوقائية ، إنمما تتخذ ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها إلى الحد الأدنى .

المادة 4

تعديل المادة العالفة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 كما يلي :

1. يستماض عن الفقرة 1 بالنص التالي :

1. وباستثناء ما تنص عليه الفقرتان 2 و3 من هذه المادة ، فإن مالك السفينة وقت الحادث ، أو عند وقوع الحادث الأول إن كان هذا الحادث يتألف من سلسلة من الأحداث ، يكون مسؤولاً عن أي أضرار تلوث تتسبب فيها السفينة نتيجة للحادث .

2. يستماض عن الفقرة 4 بالنص التالي :

4. لايجوز رفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث ضد المالك إلا وفقاً لهذه الاتفاقية . ورهنأً بالفقرة 5 من هذه المادة ، لايجوز رفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث بهقتضى هذه الاتفاقية أو غيرها على :

(أ) أجراء أو وكلاء المالك أو أعضاء الطاقم ؛

(ب) المرشد أو أي شخص آخر يؤدي خدمات للسفينة دون أن يكون عضواً في الطاقم ؛

1. "السفينة" : هي أي مركب بحور أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بناؤها أو تكيفها لنقل الزيت السائب باعتباره بضاعة ، وبشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلاً الزيت السائب باعتباره بضاعة وخلال أية رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائبة .

2. يستعاض عن الفقرة 5 بالنص التالي :

5. "الزيت" : هو أي زيت هيدروكربوني معدني مداوم مثل الزيت الخام ، وزيت الوقود ، وزيت الديزل الثقيل ، وزيت التزليق ، سواء أكان محمولاً على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها .

3. يستعاض عن الفقرة 6 بالنص التالي :

6. "أضرار التلوث" هي :

(أ) التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلويث ناتج عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة ، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف ، بشرط أن التعويض عن أضرار البيئة ، غير خسارة الربح الناجمة عن هذه الأضرار ، سيقصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلاً أو المزمعة لاعادة الوضع على ما كان عليه ؛

(ب) تكاليف التدابير الوقائية والاتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية .

4. يستعاض عن الفقرة 8 بالنص التالي :

8. "الحادث" : هو حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد ، تسبب أضرار تلوث أو تخلف تهديداً جسيماً أو محدقاً بأحداث مثل هذه الأضرار .

5. يستعاض عن الفقرة 9 بالنص التالي :

9. "المنظمة" : هي المنظمة البحرية الدولية .

6. تضاف بعد الفقرة 9 فقرة جديدة نصها كما يلي :

10. "اتفاقية المسؤولية لعام 1969" : هي الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي ، لعام 1969 . أما بالنسبة للدول الأطراف في بروتوكول عام 1976 لتلك الاتفاقية ، فيعتبر هذا المصطلح شاملاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بذلك البروتوكول .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية
المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969

إن أطراف البروتوكول الحالي ،

إن نظرت في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 ، وبروتوكول عام 1984 المتعلق بها ،

وإن تلاحظ أن بروتوكول عام 1984 لتلك الاتفاقية ، الذي يوفر ائقاً محسناً وتعويضاً معززاً ، لم يدخل حيز التنفيذ ،

وإن تؤكد أهمية المحافظة على قدرة النظام الدولي للمسؤولية والتعويض بشأن التلوث الزيتي على الاستمرار ،

وإن تدرك الحاجة الى ضمان نظام محتوى بروتوكول عام 1984 في القرب وقت ممكن ،

وإن تعي أن الحاجة تدعو الى احكام خاصة فيما يتصل بادخال تعديلات مقابلة على الاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 ،

قد اتفقت على ما يلي :

المادة 1

الاتفاقية التي تعديلها احكام هذا البروتوكول هي الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلوث الزيتي ، لعام 1969 ، والمشار اليها فيما بعد بـ"اتفاقية المسؤولية لعام 1969" . وبالنسبة للدول الاعراف في بروتوكول عام 1976 لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 ، تعتبر هذه الاشارة متضمنة لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المعدلة بذلك البروتوكول .

المادة 2

تعديل المادة الاولى من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 كما يلي :

1. يستعاض عن الفقرة 1 بالنص التالي :

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

修正《1969年国际油污损害
民事责任公约》的
1992年议定书

本议定书当事国，

审议了《1969年国际油污损害民事责任公约》及其《1984年议定书》，

注意到对改进范围、增加赔偿作出规定的该公约《1984年议定书》仍未生效，

确认保持国际油污责任和赔偿系统生命力的重要性，

注意到确保《1984年议定书》的内容得以尽快生效的需要，

认识到为了采用《1971年设立国际油污损害基金国际公约》的相应修正案，必须有一些特别的规定，

兹达成协议如下：

第1条

本议定书的规定所修正的公约是《1969年国际油污损害民事责任公约》，此后称为“《1969年责任公约》”。就《1969年责任公约》的《1976年议定书》的当事国而言，提及《1969年责任公约》应视为包括由该议定书修正的《1969年责任公约》。

第2条

对《1969年责任公约》第1条作如下修正：

1. 以下列条文代替第1款：

1. “船舶”系指为运输散装油货而建造或改建的任何类型的海船和海上航行器；但是，能够运输油类和其它货物的船舶，仅在其实际运输散装油货时，以及在此种运输之后的任何航行（已证明船上没有此种散装油类运输的残余物者除外）期间，才应视作船舶。

2. 以下列条文取代第5款：

5. “油类”系指任何持久性烃类矿物油，如原油、燃料油、重柴油和润滑油，不论是在船上作为货物运输还是在此种船舶的燃料舱中。

3. 以下列条文取代第6款：

6. “污染损害”系指：

(a) 油类从船上的溢出或排放引起的污染在该船之外所造成的损失或损害，不论此种溢出或排放发生于何处；但是，对环境损害（不包括此种损害的利润损失）的赔偿，应限于已实际采取或准备采取的合理恢复措施的费用；

(b) 预防措施的费用及预防措施造成的新的损失或损害。

4. 以下列条文取代第8款：

8. “事故”系指造成污染损害或形成造成此种损害的严重和紧迫威胁、具有同一起源的任何一或一系列事故。

5. 以下列条文取代第9款：

9. “本组织”系指国际海事组织。

6. 在第9款后加上一个新款，条文如下：

10. “《1969年责任公约》”系指《1969年国际油污损害民事责任公约》。就该公约的《1976年议定书》的当事国而言，该词应视为包括经该议定书修正的《1969年责任公约》。

第3条

以下列条文取代《1969年责任公约》的第十二条：

本公约仅适用于：

(a) 在下列区域内造成的污染损害：

(i) 缔约国的领土，包括领海；和

(ii) 缔约国按照国际法设立的专属经济区；或者，如果缔约国未设立此种区域，则为该国按照国际法确立的、在其领海之外并与其领海毗连的、从测量其领海宽度的基线向外延伸不超过200海里的区域；

(b) 用以防止或减少此种损害的预防措施，不论在何处采取。

第4条

对《1969年责任公约》第III条作下列修正：

1. 以下列条文取代第1款：

1. 除本条第2款和第3款规定者外，在事故发生时的船舶所有人，或者，如果该事故系由一系列事故构成，则第一个此种事故发生时的船舶所有人，应对船舶因该事故而造成的任何污染损害负责。

2. 以下列条文取代第4款：

4. 除非符合本公约，否则不得向所有人提出污染损害的赔偿要求。以本条第5款为准，不得根据本公约或其它规定向下述人员提出污染损害赔偿要求：

(a) 船舶所有人的雇员或代理人，或船员；

(b) 引航员或为船舶提供服务但非属船员的其他任何人；

(c) 船舶的任何租赁人（不论种类，包括光船租赁人）、管理人或营运人；

(d) 经船舶所有人同意或根据主管公共当局指示进行救助作业的任何人；

(e) 采取预防措施的任何人；

(f) 第(c)、(d)和(e)项中所述人员的所有雇员或代理人;

除非该损害系由这些人员为有意造成这种损害或明知可能造成此种损害而毫不在意的个人所为或不为所致。

第5条

《1969年责任公约》第IV条由下列条文取代:

当发生涉及两艘或更多船舶的事故并造成污染损害时,所有有关船舶的所有人,除按第III条被豁免者外,应对所有无法合理分开的此种损害负个别和连带责任。

第6条

对《1969年责任公约》第V条作如下修正:

1. 以下列条文取代第1款:

1. 对于任何一次事故,船舶所有人应有权将本公约对其规定的赔偿责任限制在以下列方式计算得出的合计金额:

(a) 对于不超过5,000吨位的船舶: 3百万计算单位;

(b) 对于超过5,000吨位的船舶: 除(a)项所述金额外,对每一额外吨位另加420计算单位。

但该合计金额在任何情况下不应超过59.7百万计算单位。

2. 以下列条文取代第2款:

2. 如证明该污染损害系由所有人为有意造成此种损害或明知可能造成此种损害而毫不在意的个人行为或不为所致,则该所有人无权根据本公约限制其赔偿责任。

3. 以下列条文取代第3款:

3. 为了利用本条第1款规定的限制其赔偿责任的权益,所有人应在按第IX条于任一缔约国提起诉讼的法院或其它主管当局设立总金额相当于其赔偿责任限额的基金;如未提起诉讼,则应在能按第IX条于任一缔约国提起诉讼的任何法院或其它主管当局设立此种基金。设立该基金的方式,可以是交存该金额,也可以是提交根据基金设立地缔约国的立法的规定可予接受、法院或其它当局认为适当的银行担保或其它担保。

4. 以下列条文取代第9款:

9 (a). 本条第1款所指“计算单位”,系指国际货币基金组织规定的特别提款权。第1款中所述金额,应折算或国内货币;折算应以在第3款所述基金的设立之日该国货币相对于特别提款权的价值为据。如该缔约国为国际货币基金组织的会员,则其国内货币相对于特别提款权的价值,应依照在上述日期中国际货币基金组织在营业和交易中使用的现行定值方法计算。如该缔约国不是国际货币基金组织的会员,则其国内货币相对于特别提款权的价值,应以该国确定的方式计算。

9 (b). 但是,如果缔约国不是国际货币基金组织的会员,且其法律不允许应用第9(a)款的规定,则该国可以在批准、接受、核准或加入本公约时,或在其后的任何时间宣布:第9(a)款所述计算单位等于16个金法郎。本款所述的金法郎相当于六十五点五毫克千分之九百纯度的黄金。将金法郎折算为国内货币,应按有关国家的法律。

9 (c). 第9(a)款最后一句中所述的计算和第9(b)款中所述的折算,应尽量做到以该缔约国的国内货币表示的金额与应用第9(a)款前三句所得金额具有真正相同的价值。缔约国在交存批准、接受、核准或加入本公约的文件时,应将按第9(a)款进行计算的方法,或第9(b)款中所述的折算结果通知本组织秘书长;每当上述计算方法或折算结果有变化时,也应向本组织秘书长作出这种通知。

5. 以下列条文取代第10款:

10. 在本条中,船舶吨位应为按照《1969年国际船舶吨位丈量公约》附件I中的吨位丈量规则计算的总吨位。

6. 以下列条文取代第11款的第2句:

即使根据第2款规定船舶所有人无权限制其赔偿责任,仍可设立此种基金,但在这种情况下,基金的设立不应影响任何索赔人对所有人的索赔权。

第7条

对《1969年责任公约》第 VII 条作如下修正:

1. 以下列条文取代第 2 款第 1、2 句:

缔约国的有关当局在确信第 1 款的要求已获得满足之后,应向每艘船舶颁发一份证书,证明保险或其它财务担保根据本公约的规定确属有效。对于在缔约国登记的船舶,这种证书应由船舶登记国的有关当局颁发或认证;对于不在缔约国登记的船舶,证书可由任何一个缔约国的有关当局颁发或认证。

2. 以下列条文取代第 4 款:

4. 证书应携带在船上,其副本一份应存放于保管该船登记记录的当局,或如该船不在缔约国登记,则应存放于颁发或认证此证书的国家当局。

3. 以下列条文取代第 7 款第 1 句:

缔约国按照第 2 款授权颁发或认证的证书,即使是对于不在缔约国登记的船舶所颁发或认证的证书,就本公约而言,应为其它缔约国所接受并视为与其颁发或认证的证书具有同等效力。

4. 在第 7 款第 2 句中,用“颁发或认证国”取代“船舶登记国”。

5. 以下列条文取代第 8 款第 2 句:

在这种情况下,即使船舶所有人无权按照第 V 条第 2 款限制其赔偿责任,被告人仍可利用第 V 条第 1 款中规定的责任限制。

第8条

对《1969年责任公约》第 IX 条作如下修正:

以下列条文取代第 1 款:

1. 当某一事在一个或多个缔约国的领土(包括领海)或第 II 条所述的区域中造成了污染损害时,或在这种领土(包括领海)或区域中采取了

防止或减少污染损害的预防措施时，索赔诉讼仅可在任何此种一个或多个缔约国的法院提起。应将任何此种诉讼向被告入作出合理通知。

第9条

在《1969年责任公约》第XII条后，增加如下两个新条文：

第XII条之二

过渡规定

下列过渡规定，应适用于在事故发生时，既是本公约又是《1969年责任公约》的当事国的国家。

- (a) 对于已造成本公约范围内的污染损害的事故，如按《1969年责任公约》也产生赔偿责任，则在此范围内，本公约的赔偿责任应视为已被履行；
- (b) 对于造成了本公约范围内的污染损害的事故，如该国既是本公约又是《1971年设立国际油污赔偿基金国际公约》的当事国，则仅在应用所述《1971年公约》之后污染损害仍未得到赔偿的范围内，在本公约中才产生在应用本条第(a)项后仍待履行的赔偿责任；
- (c) 在应用本公约第III条第4款时，“本公约”一词应酌情解释为系指本公约或《1969年责任公约》；
- (d) 在应用本公约第V条第3款时，应从有待建立的基金总额中减去按本条第(a)项视为已被履行的赔偿责任的数额。

第XII条之三

最后条款

本公约的最后条款应为修正《1969年责任公约》的《1992年议定书》的第12至18条。本公约投到缔约国处，应视为系指该议定书的缔约国。

第10条

《1969年责任公约》所附的证书范本，由本议定书所附的证书范本取代。

第11条

1. 在本议定书当事国之间，《1969年责任公约》和本议定书应作为一份单一文件一起理解和解释。

2. 经本议定书修正的《1969年责任公约》的第I条至第VII条之三，包括证书范本，应被称为《1992年国际油污损害民事责任公约》（《1992年责任公约》）。

最后条款

第12条

签署、批准、接受、核准和加入

1. 本议定书应自1993年1月15日起至1994年1月14日止在伦敦开放供各国签署。

2. 在符合第4款规定的情况下，任何一个国家均可按下列方式成为本议定书的当事国：

(a) 签署而有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或

(b) 加入。

3. 批准、接受、核准或加入本议定书，应向本组织秘书长交存相应的正式文件。

4. 《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（以下称为《1971年基金公约》）的任何缔约国，仅在其同时也批准、接受、核准或加入修正该公约的《1992年议定书》时，方可批准、接受、核准或加入本议定书，除非该国退出《1971年基金公约》，并使之在本议定书对该国生效之日生效。

5. 属本议定书的当事国但非属《1969年责任公约》当事国的国家，对经本议定书修正的《1969年责任公约》的其它当事国而言，受经本议定书修

正的《1969年责任公约》的规定的约束，但对《1969年责任公约》的当事国而言，则不受《1969年责任公约》的规定的约束。

6. 在经本议定书修正的《1969年责任公约》的某一修正案生效之后交存的任何批准、接受、核准或加入文件，应视为适用于由此项修正案修改的经本议定书修正的公约。

第13条

生效

1. 本公约应自包括四个各拥有不少于一百万油轮总吨位的国家在内的十个国家向本组织秘书长交存了批准、接受、核准或加入文件之日后十二个月生效。

2. 但是，《1971年基金公约》的任何缔约国，可在其交存本议定书的批准、接受、核准或加入文件时声明：在修正《1971年基金公约》的《1992年议定书》第31条所规定的六个月期限终止之前，就本条而言，该文件无效。非《1971年基金公约》的缔约国的国家，如交存了修正《1971年基金公约》的《1992年议定书》的批准、接受、核准或加入文件，也可同时按本款规定作出声明。

3. 按上一款作出声明的任何国家，可在任何时候向本组织秘书长发出通知，将其声明撤回。任何这种撤回将在通知收到之日起生效，但在该日期，此种国家应视为已交存了本议定书的批准、接受、核准或加入文件。

4. 对于在第1款规定的生效条件已获满足后批准、接受、核准或加入本议定书的国家，本议定书应自该国交存适当文件之日后十二个月生效。

第14条

修订与修正

1. 本组织可召开修订或修正《1984年责任公约》的会议。

2. 经不少于三分之一的缔约国的要求，本组织应召开修订或修正《1984年责任公约》的缔约国会议。

第 15 条

有关限额的修正案

1. 经不少于四分之一缔约国的要求，秘书长应向本组织的所有会员国和所有缔约国分发有关修正经本议定书修正的本公约第 V 条第 1 款中规定的责任限额的任何提案。
2. 提出并按上述方式分发的任何修正案，应提交本组织法律委员会，供在分发之日后至少六个月的某一日期审议。
3. 经本议定书修正的本公约的所有缔约国，不论是否为本组织的会员国，均有权参加法律委员会审议和通过修正案的工作。
4. 修正案应在按第 3 款规定加以扩大的法律委员会上，由出席并参加表决的缔约国的三分之二多数通过，但表决时至少应有半数缔约国出席。
5. 对修正限额的提案采取行动时，法律委员会应考虑到事故的经验，特别是其造成的损害金额、币值的变化以及所提修正案对保险费用的影响。委员会还应考虑经本议定书修正的本公约第 V 条第 1 款的限额与《1992 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》第 4 条第 4 款的限额之间的关系。
- 6 (a). 如自本议定书开放供签署之日起算不足五年，或自按本条作出的前一修正案的生效之日起算不足五年，则不得审议本条规定的有关责任限额的任何修正案。
 - (b). 限额的增长，不得超过按照经本议定书修正的本公约所规定的限额，从本议定书开放签字之日起，以年复合增长率为百分之六计算而达到的数额。
 - (c). 限额的增长，不得超过经本议定书修正的本公约所规定的限额的三倍。
7. 根据第 4 款通过的任何修正案，应由本组织通知所有缔约国。该修正案在通知之日后的十八个月的期限结束时，应视为已获接受，除非在此期限内，有不少于四分之一的在委员会通过该修正案时为缔约国的国家通知本组织不接受该修正案，在此情况下，该修正案即被拒绝，并属无效。
8. 根据第 7 款视为已获得接受的修正案，应在获得接受后十八个月开始生效。
9. 所有缔约国均应受该修正案的约束，除非它们根据第 16 条第 1 款和第 2 款，在该修正案生效之前至少六个月退出本议定书。而此种退出，应在该修正案生效时生效。

10. 当一项修正案已被委员会通过，但十八个月的接受期限尚未结束，如该修正案生效，则在此期限内成为缔约国的国家应受其约束。在此期限之后成为缔约国的国家，应受根据第7款获得接受的修正案的约束。在本款所述的情况下，缔约国应在修正案生效时，或在本议定书对该国生效时（如迟于前者），受该修正案的约束。

第16条

退出

1. 任何当事国在本议定书对其生效之日以后，可随时退出本议定书。
2. 退出本议定书，应向本组织秘书长交存一份文件。
3. 退出本议定书，应在向本组织秘书长交存文件后十二个月或在退出文件中载明的更长期限生效。
4. 在本议定书的当事国之间，任何缔约国根据《1969年责任公约》第XVI条退出《1969年责任公约》，不应以任何方式解释为退出经本议定书修正的《1969年责任公约》。
5. 对于仍为《1971年基金公约》当事国的国家，退出修正《1971年基金公约》的《1992年议定书》应视为退出本议定书。这种退出应在按修正《1971年基金公约》的《1992年议定书》第34条规定的退出该议定书的生效之日生效。

第17条

保存人

1. 本议定书以及按照第15条被接受的任何修正案，应由本组织秘书长保存。
2. 本组织秘书长应：
 - (a) 将下列事项通知所有已签署或加入本议定书的所有国家：
 - (1) 每一新的签署或文件的交存及其日期；

- (li) 第13条规定的每一声明和通知和《1992年责任公约》第V条第9款规定的每一声明和通知；
 - (lii) 本议定书的生效日期；
 - (lv) 按第15条第1款提出的任何修改赔偿责任限额的提案；
 - (v) 按第15条第4款被通过的任何修正案；
 - (vi) 根据第15条第7款视为已获得接受的任何修正案及按照该条第8款和第9款，该修正案应生效的日期；
 - (vii) 交存退出本议定书的任何文件及其交存日期和生效日期；
 - (viii) 根据第16条第5款视为已作出的任何退出；
 - (ix) 本议定书任何条款所要求的通知。
- (b) 将本议定书核证无误的副本分送本议定书的所有签署国和所有加入国。

3. 本议定书一经生效，本组织秘书长即应按照联合国宪章第102条的规定将其文本送交联合国秘书处，以供登记和公布。

第18条

语文

本议定书正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙写成，各种文本具有同等效力。

一九九二年十一月二十七日订于伦敦。

下列署名者，均经各自政府正式授权，特签署本议定书，以昭信守。

[For the signatures, see p. 339 of this volume — Pour les signatures, voir p. 339 du présent volume.]

附 件

油污损害民事责任的保险证书或其它财务担保证书

按照《1992年国际油污损害民事责任公约》第VII条的规定颁发。

船 名	特有编号或字符	登记港	所有人名称和地址

兹证明，上述船舶具有满足《1992年国际油污损害民事责任公约》第VII条要求的有效保险单或其它财务担保。

担保类别.....

担保期限.....

保险人和/或保证人的名称和地址
名称.....

地址.....

本证书的有效期至.....止

由.....

(国家全称)

.....政府颁发或认证。

年 月 日 于.....

(地点)

.....
颁发或认证官员的签字和职别

说明：

1. 如果需要，国家名称中可包括发证国家主管当局名称。
2. 如担保总额由多个来源提供，应列明每一来源的数额。
3. 如担保是以多种方式提供，应将各种方式一一列举。
4. 填写“担保期限”时必须注明担保生效日期。

PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

HAVING CONSIDERED the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and the 1984 Protocol thereto,

HAVING NOTED that the 1984 Protocol to that Convention, which provides for improved scope and enhanced compensation, has not entered into force,

AFFIRMING the importance of maintaining the viability of the international oil pollution liability and compensation system,

AWARE OF the need to ensure the entry into force of the content of the 1984 Protocol as soon as possible,

RECOGNIZING that special provisions are necessary in connection with the introduction of corresponding amendments to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

The Convention which the provisions of this Protocol amend is the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, hereinafter referred to as the "1969 Liability Convention". For States Parties to the Protocol of 1971 to the 1969 Liability Convention, such reference shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

Article 2

Article I of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:
 1. "Ship" means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.
2. Paragraph 5 is replaced by the following text:
 5. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.
3. Paragraph 6 is replaced by the following text:
 6. "Pollution damage" means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1225, p. 356.

escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

- (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

4. Paragraph 8 is replaced by the following text:

8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

5. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9. "Organization" means the International Maritime Organization.

6. After paragraph 9 a new paragraph is inserted reading as follows:

10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

Article 3

Article II of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 4

Article III of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
- (e) any person taking preventive measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 5

Article IV of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Article V of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- (a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;
- (b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 420 units of account in addition to the amount mentioned in subparagraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59.7 million units of account.

2. Paragraph 2 is replaced by the following text:

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his

personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. Paragraph 3 is replaced by the following text:

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9(a). The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

9(b). Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9(c). The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

5. Paragraph 10 is replaced by the following text:

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement

regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.¹

6. The second sentence of paragraph 11 is replaced by the following text:

Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 7

Article VII of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. The first two sentences of paragraph 2 are replaced by the following text:

A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

3. The first sentence of paragraph 7 is replaced by the following text:

Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State.

4. In the second sentence of paragraph 7 the words "with the State of a ship's registry" are replaced by the words "with the issuing or certifying State".

5. The second sentence of paragraph 8 is replaced by the following text:

In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1.

Article 8

Article IX of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

Paragraph 1 is replaced by the following text:

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1291, p. 3.

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

Article 9

After Article XII of the 1969 Liability Convention two new Articles are inserted as follows:

Article XII-bis

Transitional provisions

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;
- (b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971,¹ liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;
- (c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;
- (d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with subparagraph (a) of this Article.

Article XII ter

Final clauses

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

Article 10

The model of a certificate annexed to the 1969 Liability Convention is replaced by the model annexed to this Protocol.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1110, p. 57.

Article 11

1. The 1969 Liability Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
2. Articles I to XII ter, including the model certificate, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be known as the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Liability Convention).

FINAL CLAUSES

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.
2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:
 - (a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (b) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.
5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties thereto.
6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

Article 13

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this Article until the end of the six-month period in Article 31 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 14

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one third of the Contracting States.

Article 15

Amendments of limitation amounts

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in Article V, paragraph 1, of the

1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6(a). No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 16

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not

be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.

5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention takes effect according to Article 34 of that Protocol.

Article 17

Depositary

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

- (i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;
- (ii) each declaration and notification under Article 13 and each declaration and communication under Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;
- (iii) the date of entry into force of this Protocol;
- (iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with Article 15, paragraph 1;
- (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 15, paragraph 4;
- (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;
- (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
- (viii) any denunciation deemed to have been made under Article 16, paragraph 5;
- (ix) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 18Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON, this twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

[For the signatures, see p. 339 of this volume.]

ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL
SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR
OIL POLLUTION DAMAGE**

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security

Duration of Security

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

At On
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing or
certifying official

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969
SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

AYANT EXAMINE la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

AYANT NOTE que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur,

AFFIRMANT qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures,

CONSCIENTES de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

RECONNAISSANT que des dispositions spéciales sont nécessaires pour l'introduction d'amendements correspondants à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES des dispositions suivantes :

Article premier

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la "Convention de 1969 sur la responsabilité". Pour les Etats Parties au Protocole de 1976¹ de la Convention de 1969 sur la responsabilité, cette expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Article 2

L'article I de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après :

1. "Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1225, p. 359.

2. Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après :

5. "Hydrocarbures" signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

3. Le paragraphe 6 est remplacé par le texte ci-après :

6. "Dommage par pollution" signifie :

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

4. Le paragraphe 8 est remplacé par le texte ci-après :

8. "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

5. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après :

9. "Organisation" signifie l'Organisation maritime internationale.

6. Après le paragraphe 9, un nouveau paragraphe est inséré comme suit :

10. "Convention de 1969 sur la responsabilité" signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Article 3

L'article II de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après :

La présente Convention s'applique exclusivement :

a) aux dommages de pollution survenus :

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit

international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article 4

L'article III de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après :

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après :

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) tout affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 5

L'article IV de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après :

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 6

L'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après :

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit :

- a) 3 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 420 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 59,7 millions d'unités de compte.

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après :

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte ci-après :

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant dans lequel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après :

9. a) L'"unité de compte" visée au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est

calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

- b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9 a) est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.
- c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 9 a). Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

5. Le paragraphe 10 est remplacé par le texte ci-après :

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires¹.

6. La deuxième phrase du paragraphe 11 est remplacée par le texte ci-après :

Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

Article 7

L'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit :

1. Les deux premières phrases du paragraphe 2 sont remplacées par le texte ci-après :

Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1291, p. 3.

Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'Etat contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat contractant, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un Etat contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat contractant.

2. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après :

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat contractant, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat.

3. La première phrase du paragraphe 7 est remplacée par le texte ci-après :

Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant en application du paragraphe 2 sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat contractant.

4. Dans la deuxième phrase du paragraphe 7, les mots "à l'Etat d'immatriculation" sont remplacés par les mots "à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat".

5. La deuxième phrase du paragraphe 8 est remplacée par le texte ci-après :

Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1.

Article 8

L'article IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit :

Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après :

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

Article 9

Après l'article XII de la Convention de 1969 sur la responsabilité, deux nouveaux articles sont insérés comme suit :

Article XII bis

Dispositions transitoires

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un Etat qui, à la date d'un événement, est Partie à la fois à la présente Convention et à la Convention de 1969 sur la responsabilité :

- a) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, la responsabilité régie par celle-ci est considérée comme assumée au cas et dans la mesure où elle est également régie par la Convention de 1969 sur la responsabilité;
- b) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention et que l'Etat est Partie à la présente Convention et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹, la responsabilité qui reste à assumer après application des dispositions du paragraphe a) du présent article n'est régie par la présente Convention que dans la mesure où les dommages par pollution n'ont pas été pleinement réparés après application des dispositions de ladite Convention de 1971;
- c) aux fins de l'application de l'article III, paragraphe 4, de la présente Convention, les termes "la présente Convention" sont interprétés comme se référant à la présente Convention ou à la Convention de 1969 sur la responsabilité, selon le cas;
- d) aux fins de l'application de l'article V, paragraphe 3, de la présente Convention, le montant total du fonds à constituer est réduit du montant pour lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

Article XII ter

Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 12 à 18 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants à ce protocole.

Article 10

Le modèle de certificat joint en annexe à la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le modèle joint en annexe au présent Protocole.

Article 11

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1110, p. 57.

2. Les articles I à XII ter, y compris le modèle de certificat, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de "Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures" ("Convention de 1992 sur la responsabilité").

CLAUSES FINALES

Article 12

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats à Londres du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, tout Etat peut devenir Partie au présent Protocole par :
 - a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - b) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
4. Tout Etat contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la "Convention de 1971 portant création du Fonds", ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1992 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat.
5. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats Parties au Protocole mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des Etats Parties à cette convention.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article 13

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Toutefois, tout Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un Etat qui n'est pas un Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à condition que cet Etat soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

4. Pour tout Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article 14

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article 15

Modification des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.
- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.
- c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 16, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Article 16

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'article XVI de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.
5. La dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un Etat qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'article 34 de ce protocole.

Article 17

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 15 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation :
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'article 15, paragraphe 1;
 - v) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 15, paragraphe 4;

- vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 15, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
 - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - viii) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 16, paragraphe 5;
 - ix) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 18

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT A LONDRES, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

[Pour les signatures, voir p. 339 du présent volume.]

ANNEXE

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIERE RELATIVE A
LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie

Durée de la garantie

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le gouvernement de

(nom complet de l'Etat)

Fait à le

(lieu)

(date)

.....
Signature et titre de l'agent qui
délivre ou vise le certificat

Notes explicatives :

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, le montant fourni par chacune d'elles devrait être indiqué.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il conviendrait de les énumérer.
4. Dans la rubrique "Durée de la garantie", il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

**ПРОТОКОЛ 1992 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
НЕФТЬЮ 1969 ГОДА**

УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

РАССМОТРЕВ Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Протокол 1984 года к ней,

ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, что Протокол 1984 года к этой Конвенции, который имеет целью усовершенствовать сферу применения и обеспечить более полное возмещение, не вступил в силу,

ПОДТВЕРЖДАЯ важность поддержания жизнеспособности международной системы ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью,

ОСОЗНАВАЯ необходимость обеспечения вступления в силу положений Протокола 1984 года, относящихся к его основному содержанию, как можно скорее,

ПРИЗНАВАЯ, что специальные положения являются необходимыми в связи с внесением соответствующих поправок в Международную конвенцию о создании Международного фонда для компенсации от загрязнения нефтью 1971 года,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Конвенцией, которую изменяют положения настоящего Протокола, является Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, именуемая далее "Конвенция об ответственности 1969 года". Для государств-участников Протокола 1976 года к Конвенции об ответственности 1969 года такая ссылка считается охватывающей Конвенцию об ответственности 1969 года, измененную этим Протоколом.

Статья 2

Статья I Конвенции об ответственности 1969 года изменяется следующим образом:

1. Пункт 1 заменяется следующим текстом:

1. "Судно" означает любое морское судно и морское плавучее средство любого типа, построенное или приспособленное для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии что судно, способное перевозить нефть и другие грузы, рассматривается в качестве судна только тогда, когда оно фактически перевозит нефть наливом в качестве груза, а также в течение любого рейса, следующего за такой перевозкой, если не доказано, что на борту не имелось остатков от такой перевозки нефти наливом.

2. Пункт 5 заменяется следующим текстом:

5. "Нефть" означает любую стойкую углеводородную минеральную нефть, в частности сырую нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочное масло, независимо от того, перевозятся ли они на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна.

3. Пункт 6 заменяется следующим текстом:

6. "Ущерб от загрязнения" означает:

- а) убытки или ущерб, причиненные вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такая утечка или слив ни произошли, при условии что возмещение за нанесение ущерба окружающей среде, помимо упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба, ограничивается расходами на осуществление разумных мер по восстановлению, которые были фактически предприняты или должны быть предприняты;
- б) расходы по предупредительным мерам и последующие убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами.

4. Пункт 8 заменяется следующим текстом:

8. "Инцидент" означает любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, повлекшее ущерб от загрязнения или создающее серьезную и неминуемую угрозу причинения такого ущерба.

5. Пункт 9 заменяется следующим текстом:

9. "Организация" означает Международную морскую организацию.

6. После пункта 9 добавляется новый пункт следующего содержания:

10. "Конвенция об ответственности 1969 года" означает Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года. Для государств-участников Протокола 1976 года к этой Конвенции такой термин считается охватывающим Конвенцию об ответственности 1969 года, измененную этим Протоколом.

Статья 3

Статья II Конвенции об ответственности 1969 года заменяется следующим текстом:

Настоящая Конвенция применяется исключительно:

а) к ущербу от загрязнения, причиненному:

- i) на территории Договаривающегося государства, включая его территориальное море; и
 - ii) в исключительной экономической зоне Договаривающегося государства, установленной в соответствии с международным правом, либо, если Договаривающееся государство не установило такую зону, в районе, находящемся за пределами и прилегающем к территориальному морю этого государства, установленном этим государством в соответствии с международным правом и простирающемся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря;
- б) к предупредительным мерам, предпринятым для предотвращения или уменьшения такого ущерба, где бы они ни предпринимались.

Статья 4

Статья III Конвенции об ответственности 1969 года изменяется следующим образом:

1. Пункт 1 заменяется следующим текстом:

1. За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий, с момента первого происшествия несет ответственность за любой ущерб от загрязнения, причиненный судном в результате инцидента.

2. Пункт 4 заменяется следующим текстом:

4. Никакой иск о возмещении ущерба от загрязнения не может быть предъявлен к собственнику судна иначе, как в соответствии с настоящей Конвенцией. При условии соблюдения пункта 5 настоящей статьи, никакой иск о возмещении ущерба от загрязнения на основании настоящей Конвенции или на иных основаниях не может быть предъявлен к:

- a) служащим или агентам собственника судна или членам экипажа;
- b) лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа, выполняет работу на судне;
- c) любому фрахтователю (как бы он ни именовался, включая фрахтователя по бербоут-чартеру), управляющему или оператору судна;
- d) любому лицу, выполняющему операции по спасанию с согласия собственника судна или по указанию компетентных публичных властей;
- e) любому лицу, предпринимающему предупредительные меры;
- f) всем служащим или агентам лиц, упомянутых в подпунктах "c", "d" и "e",

если ущерб не явился результатом их собственного действия или бездействия, совершенного либо с намерением причинить такой ущерб, либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

Статья 5

Статья IV Конвенции об ответственности 1969 года заменяется следующим текстом:

Если происходит инцидент, связанный с двумя или более судами, в результате которого причиняется ущерб от загрязнения, собственники всех причастных к нему судов, если они не освобождаются от ответственности на основании статьи III, несут солидарную ответственность за всю совокупность убытков, которые не могут быть разумно разделены.

Статья 6

Статья V Конвенции об ответственности 1969 года изменяется следующим образом:

1. Пункт 1 заменяется следующим текстом:

1. Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции в отношении любого одного инцидента общей суммой, исчисляемой следующим образом:

- a) 3 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более 5 000 единиц;
- b) для судна вместимостью, превышающей указанную выше, дополнительно к сумме, упомянутой в подпункте "а", добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую единицу вместимости,

при условии, однако, что эта общая сумма ни в коем случае не превышает 59,7 миллиона расчетных единиц.

2. Пункт 2 заменяется следующим текстом:

2. Собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции, если доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственного действия или бездействия, совершенного либо с намерением причинить такой ущерб, либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

3. Пункт 3 заменяется следующим текстом:

3. Для того чтобы воспользоваться ограничением, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи, собственник должен создать фонд на общую сумму, равную пределу его ответственности в суде или любом другом компетентном органе какого-либо одного из Договаривающихся государств, в котором на основании статьи IX предъявлен иск, или, если иск не предъявлен, в любом суде или другом компетентном органе любого одного из Договаривающихся государств, в котором на основании статьи IX может быть предъявлен иск. Этот фонд может быть создан либо путем внесения суммы в депозит, либо путем представления банковской гарантии или другого обеспечения, приемлемого по законодательству Договаривающегося государства, в котором создается фонд, и признаваемого достаточным судом или другим компетентным органом.

4. Пункт 9 заменяется следующим текстом:

9. a) "Расчетная единица", упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, упомянутые в пункте 1, переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты в единицах "специального права заимствования" на дату создания фонда, упомянутого в пункте 3. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства, являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется способом, установленным этим государством.
- b) Тем не менее, Договаривающееся государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 9 "а", может во время ратификации, принятия, утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней либо в любое время после этого зафиксировать, что расчетная единица, упомянутая в пункте 9 "а", будет равна 15 золотым франкам. Золотой франк, упомянутый в настоящем пункте, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод золотых франков в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

с) Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 9 "а", и перевод, упомянутый в пункте 9 "б", осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сум, указанных в пункте 1, какая образовалась бы в случае применения первых трех предложений пункта 9 "а". Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 9 "а" или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 9 "б" при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результате перевода.

5. Пункт 10 заменяется следующим текстом:

10. Для целей настоящей статьи вместимостью судна считается его валовая вместимость, исчисляемая в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года.

6. Второе предложение пункта 11 заменяется следующим текстом:

Такой фонд может создаваться, даже если в соответствии с положениями пункта 2 собственник не имеет права ограничить свою ответственность, но создание фонда в этом случае не затрагивает прав любого лица в отношении собственника.

Статья 7

Статья VII Конвенции об ответственности 1969 года изменяется следующим образом:

1. Первые два предложения пункта 2 заменяются следующим текстом:

Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну после того, как соответствующий орган Договаривающегося государства установил, что требования пункта 1 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в Договаривающемся государстве, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в Договаривающемся государстве, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого Договаривающегося государства.

2. Пункт 4 заменяется следующим текстом:

4. Свидетельство должно находиться на борту судна, а копия его должна быть сдана на хранение органам, ведущим судовую реестр, либо, если судно не зарегистрировано в Договаривающемся государстве, органам этого государства, выдающим или удостоверяющим свидетельство.

3. Первое предложение пункта 7 заменяется следующим текстом:

Свидетельства, выданные или удостоверенные в пределах компетенции Договаривающегося государства в соответствии с пунктом 2, признаются другими Договаривающимися государствами для целей настоящей Конвенции и рассматриваются другими Договаривающимися государствами как имеющие ту же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверенные юри, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в Договаривающемся государстве.

4. Во втором предложении пункта 7 слова "государством регистрации судна" заменяются на "государством, выдающим или удостоверяющим свидетельства".

5. Второе предложение пункта 8 заменяется следующим текстом:

В таком случае ответчик, даже если собственник не имеет права ограничить свою ответственность в соответствии с пунктом 2 статьи V, может воспользоваться пределами ответственности, предусмотренными в пункте 1 статьи V.

Статья 8

Статья IX Конвенции об ответственности 1969 года изменяется следующим образом:

Пункт 1 заменяется следующим текстом:

1. Если инцидент повлек ущерб от загрязнения на территории, включая территориальное море или район, упомянутый в статье II, одного или более Договаривавшихся государств, или если были предприняты предупредительные меры для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения на такой территории, включая территориальное море или район, иски о возмещении могут предъявляться только в судах любого такого Договаривающегося государства или государств. Ответчику в разумный срок направляется уведомление о любом таком иске.

Статья 9

После статьи XII Конвенции об ответственности 1969 года включаются две новые статьи следующего содержания:

Статья XII bis

Переходные положения

В случае, когда государство во время инцидента является участником как настоящей Конвенции, так и Конвенции об ответственности 1969 года, применяются следующие переходные положения:

- a) если инцидент повлек ущерб от загрязнения, подпадающий под действие настоящей Конвенции, ответственность по настоящей Конвенции считается прекращенной, если и в той степени, в какой она также возникает на основании Конвенции об ответственности 1969 года;
- b) если инцидент повлек ущерб от загрязнения, подпадающий под действие настоящей Конвенции, и государство является участником как настоящей Конвенции, так и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года, ответственность, остающаяся непрекращенной после применения подпункта "а" настоящей статьи, возникает на основании настоящей Конвенции только в той степени, в какой ущерб от загрязнения остается невозмещенным после применения упомянутой Конвенции 1971 года;
- c) при применении пункта 4 статьи III настоящей Конвенции выражение "настоящая Конвенция" толкуется как отсылающее к настоящей Конвенции или к Конвенции об ответственности 1969 года соответственно;
- d) при применении пункта 3 статьи V настоящей Конвенции обобщая сущность фонда, который должен быть создан, снижается на сумму, на которую

считается прекращенной ответственность в соответствии с подпунктом "а" настоящей статьи.

Статья XII ter

Заключительные положения

Заключительными положениями настоящей Конвенции являются статьи 12-18 Протокола 1992 года об изменении Конвенции об ответственности 1969 года. Ссылки в настоящей Конвенции на Договаривающиеся государства рассматриваются как означающие ссылки на Договаривающиеся государства этого Протокола.

Статья 10

Образец свидетельства, приложенный к Конвенции об ответственности 1969 года, заменяется образцом, приложенным к настоящему Протоколу.

Статья 11

1. Конвенция об ответственности 1969 года и настоящий Протокол в отношении их между участниками настоящего Протокола рассматриваются и толкуются как единый документ.

2. Статьи I-XII ter, включая образец свидетельства, Конвенции об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, именуется Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Конвенция об ответственности 1992 года).

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 12

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в Лондоне всеми государствами с 15 января 1993 года до 14 января 1994 года.
2. При условии соблюдения пункта 4 любое государство может стать участником настоящего Протокола путем:
 - а) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
 - б) присоединения.
3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение официального документа об этом Генеральному секретарю Организации.
4. Любое Договаривающееся государство Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения 1971 года, именуемой далее Конвенцией о Фонде 1971 года, может ратифицировать, принять, утвердить настоящий Протокол или присоединиться к нему, только если оно в то же время ратифицирует, примет, утвердит Протокол 1992 года, изменяющий эту Конвенцию, или присоединится к нему, если оно не денонсирует Конвенцию о Фонде 1971 года с даты, когда настоящий Протокол вступает в силу для данного государства.

5. Государство, которое является участником настоящего Протокола, но не является участником Конвенции об ответственности 1969 года, обязано соблюдать положения Конвенции об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, в отношении других государств-участников Протокола, однако оно не обязано соблюдать положения Конвенции об ответственности 1969 года в отношении ее государств-участников.

6. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к Конвенции об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, считается относящимся к этой измененной Конвенции с учетом такой поправки.

Статья 13

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую десять государств, включая четыре государства, каждое из которых обладает не менее чем одним миллионом единиц валовой вместимости танкерного флота, сдали на хранение документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении Генеральному секретарю Организации.

2. Однако любое Договаривающееся государство Конвенции о Фонде 1971 года может, во время сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему, заявить, что такой документ не рассматривается как имеющий силу для целей настоящей статьи до истечения шестимесячного периода, указанного в статье 31 Протокола 1992 года об изменении Конвенции о Фонде 1971 года. Государство, которое не является Договаривающимся государством Конвенции о Фонде 1971 года, но которое сдает на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении Протокола 1992 года об изменении Конвенции о Фонде 1971 года или присоединении к нему, может также сделать заявление в то же время в соответствии с настоящим пунктом.

3. Любое государство, которое сделало заявление в соответствии с предыдущим пунктом, может отозвать его в любое время путем уведомления, направленного Генеральному секретарю Организации. Такой отзыв приобретает силу с даты получения уведомления при условии, что такое государство рассматривается как сдавшее на хранение в этот день свой документ о ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему.

4. Для любого государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящий Протокол или присоединяется к нему после выполнения условий вступления его в силу, указанных в пункте 1, настоящий Протокол вступает в силу через двенадцать месяцев после даты сдачи таким государством на хранение соответствующего документа.

Статья 14

Пересмотр и внесение поправок

1. Организация может созвать конференцию для пересмотра Конвенции об ответственности 1992 года или внесения в нее поправок.

2. Конференция Договаривающихся государств для пересмотра Конвенции об ответственности 1992 года или внесения в нее поправок созывается Организацией по просьбе не менее одной трети Договаривающихся государств.

Статья 15Изменение пределов ответственности

1. По просьбе не менее одной четверти Договаривающихся государств любое предложение об изменении пределов ответственности, установленных в пункте 1 статьи V Конвенции об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, рассылается Генеральным секретарем всем членам Организации и всем Договаривающимся государствам.
2. Любая поправка, предложенная и разосланная, как указано выше, передается на рассмотрение в Юридический комитет Организации не ранее чем через шесть месяцев после даты ее рассылки.
3. Все Договаривающиеся государства Конвенции, измененной настоящим Протоколом, независимо от того, являются ли они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе Юридического комитета для рассмотрения и одобрения поправок.
4. Поправки одобряются большинством в две трети Договаривающихся государств, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете расширенного состава, как это предусмотрено в пункте 3, при условии, что во время голосования присутствует не менее половины Договаривающихся государств.
5. При рассмотрении предложения об изменении пределов ответственности Юридический комитет принимает во внимание опыт, полученный в результате имевших место инцидентов, и в частности размеры причиненного ими ущерба, изменения в стоимости валют и влияния предлагаемой поправки на стоимость страхования. Комитет также принимает во внимание связь между пределами, установленными в пункте 1 статьи V Конвенции об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, и пределами, установленными в пункте 4 статьи 4 Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года.
6.
 - a) Никакое изменение пределов ответственности в соответствии с настоящей статьёй не может рассматриваться до 15 января 1998 года, или ранее чем через пять лет с даты вступления в силу предыдущей поправки в соответствии с настоящей статьёй. Никакая поправка в соответствии с настоящей статьёй не рассматривается до вступления в силу настоящего Протокола.
 - b) Никакой предел не может быть повышен так, чтобы он превышал сумму, соответствующую пределу, установленному Конвенцией об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, увеличенному на шесть процентов в год, исчисляемых в сложных процентах, считая с 15 января 1993 года.
 - c) Никакой предел не может быть повышен так, чтобы он превышал сумму, соответствующую пределу, установленному Конвенцией об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом, умноженную на три.
7. О любой поправке, одобренной в соответствии с пунктом 4, Организация уведомляет все Договаривающиеся государства. Поправка считается принятой по истечении восемнадцатимесячного периода после даты уведомления, если только в течение этого периода не менее одной четверти государств, являвшихся Договаривающимися государствами во время одобрения поправки Юридическим комитетом, не сообщит Организации о том, что они не принимают поправку. В таком случае поправка отклоняется и не вступает в силу.

8. Поправка, которая считается принятой в соответствии с пунктом 7, вступает в силу по истечении восемнадцати месяцев после ее принятия.
9. Все Договаривающиеся государства обязаны соблюдать положения поправки, если они не денонсируют настоящий Протокол в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 16 по меньшей мере за шесть месяцев до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу с момента вступления в силу поправки.
10. Если поправка одобрена Юридическим комитетом, но не истек восемнадцатимесячный период, необходимый для ее принятия, государство, которое в течение этого периода становится Договаривающимся государством, обязано соблюдать положения этой поправки, если она вступит в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством по истечении этого периода, обязано соблюдать положения поправки, которая была принята в соответствии с пунктом 7. В случаях, упомянутых в настоящем пункте, государство обязано соблюдать положения поправки со времени вступления ее в силу, или со времени вступления в силу настоящего Протокола для данного государства, если это происходит позднее.

Статья 16

Денонсация

1. Настоящий Протокол может быть денонсирован любым участником в любое время после даты вступления его в силу для этого участника.
2. Денонсация осуществляется путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному секретарю Организации.
3. Денонсация приобретает силу по истечении двенадцати месяцев с даты сдачи документа о денонсации на хранение Генеральному секретарю Организации или по истечении более продолжительного периода, который может быть указан в этом документе.
4. В отношениях между участниками настоящего Протокола денонсация любым из них Конвенции об ответственности 1969 года в соответствии с ее статьей XVI никоим образом не должна истолковываться как денонсация Конвенции об ответственности 1969 года, измененной настоящим Протоколом.
5. Денонсация Протокола 1992 года об изменении Конвенции о Фонде 1971 года государством, которое остается участником Конвенции о Фонде 1971 года, считается денонсацией настоящего Протокола. Такая денонсация приобретает силу в дату, в которую приобретает силу денонсация Протокола 1992 года об изменении Конвенции о Фонде 1971 года в соответствии со статьей 34 этого Протокола.

Статья 17

Депозитарий

1. Настоящий Протокол и любые поправки, принятые в соответствии со статьей 15, сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации.
2. Генеральный секретарь Организации:
 - а) сообщает всем государствам, которые подписали настоящий Протокол или присоединились к нему, о:
 - 1) каждом новом подписании Протокола или сдаче на хранение документа с указанием даты, когда это было сделано;

- ii) каждом заявлении или уведомлении согласно статье 13 и каждом заявлении и сообщении согласно пункту 9 статьи V Конвенции об ответственности 1992 года;
 - iii) дате вступления в силу настоящего Протокола;
 - iv) любом предложении об изменении пределов ответственности, которое было сделано в соответствии с пунктом 1 статьи 15;
 - v) любой поправке, одобренной в соответствии с пунктом 4 статьи 15;
 - vi) любой поправке, считающейся принятой в соответствии с пунктом 7 статьи 15, с указанием даты вступления этой поправки в силу в соответствии с пунктами 8 и 9 этой статьи;
 - vii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты сдачи на хранение и даты, в которую денонсация приобретает силу;
 - viii) любой денонсации, считающейся сделанной согласно пункту 5 статьи 16;
 - ix) любом сообщении, требуемом любой статьей настоящего Протокола.
- b) передает заверенные копии с подлинного текста настоящего Протокола всем подписавшим его государствам и всем государствам, которые к нему присоединяются.

3. Как только настоящий Протокол вступит в силу, Генеральный секретарь Организации передает его текст в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Языки

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ двадцать седьмого ноября одна тысяча девятьсот девяносто второго года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящий Протокол.

[For the signatures, see p. 339 of this volume — Pour les signatures, voir p. 339 du présent volume.]

ПРИЛОЖЕНИЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

Выдано в соответствии с положениями статьи VII Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года.

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Наименование и адрес собственника судна

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года.

Вид обеспечения

.....

Срок действия обеспечения

.....

Наименование и адрес страховщика (страховщиков) и/или лица (лиц), предоставивших финансовое обеспечение

Наименование

Адрес

Настоящее свидетельство действительно до

Выдано или удостоверено Правительством

.....

(Полное наименование государства)

В

(Место)

(Дата)

.....
Подпись и должность официального лица, выдающего или удостоверяющего свидетельство

- Примечания:
1. Указывая наименование государства, при желании можно называть компетентный государственный орган страны, где выдается свидетельство.
 2. Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, предоставленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.
 3. Если предоставляемые обеспечения неоднородны, они должны быть перечислены.
 4. Запись "Срок действия обеспечения" должна содержать дату, на которую это обеспечение вступает в силу.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

HABIENDO EXAMINADO el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y el correspondiente Protocolo de 1984,

HABIENDO TOMADO NOTA de que el Protocolo de 1984 relativo a dicho Convenio, por el que se amplía el ámbito de aplicación y se aumenta la indemnización, no ha entrado en vigor,

AFIRMANDO la importancia de mantener la viabilidad del sistema internacional de responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos,

CONSCIENTES de la necesidad de garantizar que el contenido del Protocolo de 1984 entre en vigor lo antes posible,

RECONOCIENDO que se precisan disposiciones especiales en relación con la introducción de las enmiendas correspondientes al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971,

CONVIENEN:

Artículo 1

El Convenio enmendado por las disposiciones del presente Protocolo es el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, en adelante llamado el "Convenio de Responsabilidad Civil, 1969". Por lo que respecta a los Estados que son Partes en el Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, toda referencia a éste se entenderá como hecha también al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por dicho Protocolo.

Artículo 2

El artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

1 Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

"1 'Buque': toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte."

2 Se sustituye el párrafo 5 por el siguiente texto:

"5 'Hidrocarburos': todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque."

3 Se sustituye el párrafo 6 por el siguiente texto:

"6 'Daños ocasionados por contaminación':

- a) pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse;
- b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas."

4 Se sustituye el párrafo 8 por el siguiente texto:

"8 'Suceso': todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños."

5 Se sustituye el párrafo 9 por el siguiente texto:

"9 'Organización': La Organización Marítima Internacional."

6 A continuación del párrafo 9 se añade un nuevo párrafo con el siguiente texto:

"10 'Convenio de Responsabilidad Civil, 1969': el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969. Por lo que respecta a los Estados Partes en el Protocolo de 1976 correspondiente a ese Convenio se entenderá que la expresión incluye el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por dicho Protocolo."

Artículo 3

Se sustituye el artículo II del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, por el siguiente texto:

"El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

- a) los daños ocasionados por contaminación:
 - i) en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y
 - ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda

más allá de doscientos millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;

- b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños."

Artículo 4

El artículo III del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

- 1 Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

"1 Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso."

- 2 Se sustituye el párrafo 4 por el siguiente texto:

"4 No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra:

- a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;
- b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;
- c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;
- d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;
- e) ninguna persona que tome medidas preventivas;
- f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e);

a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños."

Artículo 5

Se sustituye el artículo IV del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, por el siguiente texto:

"Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques y de él se deriven daños ocasionados por contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que en virtud del artículo III gocen de exoneración, serán solidariamente responsables

respecto de todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado.”

Artículo 6

El artículo V del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

1 Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

“1 El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a) tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5 000 unidades de arqueo;
- b) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a);

si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 59,7 millones de unidades de cuenta.”

2 Se sustituye el párrafo 2 por el siguiente texto:

“2 El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.”

3 Se sustituye el párrafo 3 por el siguiente texto:

“3 Para poder beneficiarse de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente artículo, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del artículo IX o, si no se interpone ninguna acción, ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del artículo IX. El fondo podrá constituirse depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Contratante en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.”

4 Se sustituye el párrafo 9 por el siguiente texto:

“9 a) La unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de constitución del fondo a que se hace referencia en el párrafo 3. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante

que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado.

9 b) No obstante, un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 9 a) podrá, cuando se produzcan la ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o la adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que la unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 9 a) será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente párrafo corresponde a 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

9 c) El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 9 a) y la conversión mencionada en el párrafo 9 b) se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1, dando a éstas el mismo valor real que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del párrafo 9 a). Los Estados Contratantes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 a), o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 9 b), según sea el caso, al depositar el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión."

5 Se sustituye el párrafo 10 por el siguiente texto:

"10 A los efectos del presente artículo, el arqueo de buques será el arqueo bruto calculado de conformidad con las reglas relativas a la determinación del arqueo que figuran en el Anexo I del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969."

6 Se sustituye la segunda frase del párrafo 11 por el siguiente texto:

"Podrá constituirse tal fondo incluso si, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2, el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad, pero en tal caso esa constitución no irá en perjuicio de los derechos de ningún reclamante contra el propietario."

Artículo 7

El artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

1 Se sustituyen las dos primeras frases del párrafo 2 por el texto siguiente:

"A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante."

2 Se sustituye el párrafo 4 por el siguiente:

"4 El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades que tengan a su cargo el registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Contratante, ante las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado."

3 Se sustituye la primera frase del párrafo 7 por el siguiente texto:

"Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad conferida por un Estado Contratante de conformidad con el párrafo 2 serán aceptados por los otros Estados Contratantes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Contratantes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos incluso si han sido expedidos o refrendados respecto de un buque no matriculado en un Estado Contratante."

4 En la segunda frase del párrafo 7, se sustituyen las palabras "con el Estado de matrícula de un buque" por las siguientes palabras: "con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado".

5 Se sustituye la segunda frase del párrafo 8 por el siguiente texto:

"En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo V, párrafo 1."

Artículo 8

El artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

"1 Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente."

Artículo 9

A continuación del artículo XII del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, se intercalan dos nuevos artículos cuyo texto es el siguiente:

Artículo XII bis

Disposiciones transitorias

Las disposiciones transitorias siguientes serán aplicables en el caso de un Estado que en el momento en que se produzca un suceso sea Parte en el presente Convenio y en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969:

- a) cuando de un suceso se deriven daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio, se entenderá que la obligación contraída en virtud del presente

Convenio ha de cumplirse si también se da en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y en la medida que éste fije;

- b) cuando de un suceso se deriven daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio, y el Estado sea Parte en el presente Convenio y en el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, la obligación pendiente de cumplimiento tras haber aplicado el subpárrafo a) del presente artículo sólo se dará en virtud del presente Convenio en la medida en que siga habiendo daños ocasionados por contaminación no indemnizados tras haber aplicado el Convenio del Fondo, 1971;
- c) en la aplicación del artículo III, párrafo 4, del presente Convenio, la expresión "el presente Convenio" se interpretará como referida al presente Convenio o al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, según proceda;
- d) en la aplicación del artículo V, párrafo 3, del presente Convenio, la suma total del Fondo que haya que constituir se reducirá en la cuantía de la obligación pendiente de cumplimiento de conformidad con el subpárrafo a) del presente artículo.

Artículo XII ter

Cláusulas finales

Los artículos 12 a 18 del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, constituirán las cláusulas finales del presente Convenio. Las referencias que en el presente Convenio se hagan a los Estados Contratantes se entenderán como referencias a los Estados Contratantes del citado Protocolo.

Artículo 10

Se sustituye el modelo de certificado adjunto al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, por el modelo que acompaña al presente Protocolo.

Artículo 11

1 El Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y el presente Protocolo se leerán e interpretarán entre las Partes en el presente Protocolo como constitutivos de un instrumento único.

2 Los artículos I al XII ter, incluido el modelo de certificado, del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, tendrán la designación de Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992).

CLAUSULAS FINALES

Artículo 12

Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma de todos los Estados en Londres desde el 15 de enero de 1993 hasta el 14 de enero de 1994.

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, todo Estado podrá constituirse en Parte en el presente Protocolo mediante:

- a) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante el depósito del oportuno instrumento oficial ante el Secretario General de la Organización.

4 Todo Estado Contratante del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, en adelante llamado el Convenio del Fondo, 1971, podrá ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse a éste, siempre que al mismo tiempo ratifique, acepte o apruebe el Protocolo de 1992 que enmienda ese Convenio o se adhiera al mismo, a menos que denuncie el Convenio del Fondo, 1971, para que la denuncia surta efecto en la fecha en que, respecto de ese Estado, entre en vigor el presente Protocolo.

5 Un Estado que sea Parte en el presente Protocolo, pero que no sea Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, estará obligado por lo dispuesto en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, en relación con los demás Estados Partes en el presente Protocolo, pero no estará obligado por lo dispuesto en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, respecto de los Estados Partes en dicho Convenio.

6 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, se considerará aplicable al Convenio en su forma enmendada por el presente Protocolo tal como el Convenio queda modificado por esa enmienda.

Artículo 13

Entrada en vigor

1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados, entre los cuales figuren cuatro Estados que respectivamente cuenten con no menos de un millón de unidades de arqueo bruto de buques tanque, hayan depositado ante el Secretario General de la Organización instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2 No obstante, cualquier Estado Contratante del Convenio del Fondo, 1971, podrá, en el momento de efectuar el depósito de su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo, declarar que se considerará que dicho instrumento no surtirá efecto, a los fines del presente artículo, hasta el último día del periodo de seis meses a que se hace referencia en el artículo 31 del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, 1971. Un Estado que no sea Estado Contratante del Convenio del Fondo, 1971, pero que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, 1971, podrá también hacer al mismo tiempo una declaración de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

3 Todo Estado que haya hecho una declaración de conformidad con el párrafo precedente podrá retirarla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario General de la Organización. Ese retiro surtirá efecto en la fecha en que se reciba la notificación, con la condición de que se entenderá que dicho Estado ha depositado en esa misma fecha su instrumento de

ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo.

4 Para todo Estado que lo ratifique, acepte o apruebe, o que se adhiera a él, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado el oportuno instrumento.

Artículo 14

Revisión y enmienda

1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

2 La Organización convocará una conferencia de los Estados Contratantes con objeto de revisar o enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, a petición de no menos de un tercio de los Estados Contratantes.

Artículo 15

Enmiendas de las cuantías de limitación

1 A petición de por lo menos un cuarto de los Estados Contratantes, el Secretario General distribuirá entre todos los Miembros de la Organización y todos los Estados Contratantes toda propuesta destinada a enmendar los límites de responsabilidad establecidos en el artículo V, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo.

2 Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse, se presentará a fines de examen al Comité Jurídico de la Organización, al menos seis meses después de la fecha de su distribución.

3 Todos los Estados Contratantes del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité Jurídico cuyo objeto sea examinar y aprobar enmiendas.

4 Las enmiendas se aprobarán por mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes presentes y votantes en el Comité Jurídico, ampliado tal como dispone el párrafo 3, a condición de que al menos la mitad de los Estados Contratantes esté presente en el momento de la votación.

5 En su decisión relativa a propuestas destinadas a enmendar los límites, el Comité Jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, la fluctuación registrada en el valor de la moneda y el efecto que tenga la enmienda propuesta en el costo del seguro. Tendrá también en cuenta la relación existente entre los límites señalados en el artículo V, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo y los que estipula el párrafo 4 del artículo 4 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

6 a) No se examinará ninguna enmienda relativa a los límites de responsabilidad propuesta en virtud del presente artículo antes del 15 de enero de 1998 ni en un plazo inferior a cinco años contados a partir de la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior introducida en virtud del presente artículo. No se examinará ninguna enmienda propuesta en virtud del presente artículo antes de la entrada en vigor del presente Protocolo.

6 b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo incrementado en un 6% anual, calculado como si se tratase de interés compuesto, a partir del 15 de enero de 1993.

6 c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, multiplicado por tres.

7 La Organización notificará a todos los Estados Contratantes toda enmienda que se apruebe de conformidad con el párrafo 4. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al término de un periodo de 18 meses contados a partir de la fecha de notificación, a menos que en ese periodo no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en el momento de la adopción de la enmienda por parte del Comité Jurídico hayan comunicado a la Organización que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso la enmienda se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.

8 Una enmienda considerada aceptada de conformidad con el párrafo 7 entrará en vigor 18 meses después de su aceptación.

9 Todos los Estados Contratantes estarán obligados por la enmienda, a menos que denuncien el presente Protocolo de conformidad con el artículo 16, párrafos 1 y 2, al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la citada enmienda entre en vigor.

10 Cuando una enmienda haya sido aprobada por el Comité Jurídico, pero el periodo de dieciocho meses necesarios para su aceptación no haya transcurrido aún, un Estado que se haya constituido en Estado Contratante durante ese periodo estará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Un Estado que se constituya en Estado Contratante después de ese periodo estará obligado por toda enmienda que haya sido aceptada de conformidad con el párrafo 7. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, un Estado empezará a estar obligado por una enmienda cuando ésta entre en vigor, o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que ocurra esto último es posterior.

Artículo 16

Denuncia

1 El presente Protocolo puede ser denunciado por cualquiera de las Partes en cualquier momento a partir de la fecha en que entre en vigor para dicha Parte.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario General de la Organización.

3 La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que se haya depositado ante el Secretario General de la Organización el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro periodo mayor que el citado que pueda estipularse en dicho instrumento.

4 Entre las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, de conformidad con el artículo XVI de éste, no se interpretará en modo alguno como denuncia del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo.

5 Se entenderá que la denuncia del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, 1971, por parte de un Estado que siga siendo Parte en el Convenio del Fondo, 1971, constituye una denuncia del presente Protocolo. Dicha denuncia surtirá efecto en la fecha en que surta efecto la denuncia del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, 1971, de conformidad con el artículo 34 de ese Protocolo.

Artículo 17

Depositario

1 El presente Protocolo y todas las enmiendas aceptadas en virtud del artículo 15 serán depositados ante el Secretario General de la Organización.

2 El Secretario General de la Organización:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:
 - i) cada nueva firma o cada nuevo depósito de instrumento, así como la fecha en que se produzcan tales firma o depósito;
 - ii) cada declaración y notificación que se produzcan en virtud del artículo 13, y cada declaración y comunicación que se produzcan en virtud del artículo V, párrafo 9 del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992;
 - iii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iv) toda propuesta destinada a enmendar los límites de responsabilidad que haya sido pedida de conformidad con el artículo 15, párrafo 1;
 - v) toda enmienda que haya sido aprobada de conformidad con el artículo 15, párrafo 4;
 - vi) toda enmienda de la que se considere que ha sido aceptada de conformidad con el artículo 15, párrafo 7, junto con la fecha en que tal enmienda entre en vigor de conformidad con los párrafos 8 y 9 de dicho artículo;
 - vii) el depósito de todo instrumento de denuncia del presente Protocolo, junto con la fecha del depósito y la fecha en que dicha denuncia surta efecto;
 - viii) toda denuncia de la que se considere que ha sido hecha de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, párrafo 5;
 - ix) toda notificación que se exija en cualquier artículo del presente Protocolo;
- b) remitirá ejemplares certificados auténticos del presente Protocolo a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se adhieran al presente Protocolo.

3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas el texto del mismo a fines de registro y publicación de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 18

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN LONDRES el día veintisiete de noviembre de mil novecientos noventa y dos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos al efecto, firman el presente Protocolo.

[For the signatures, see p. 339 of this volume — Pour les signatures, voir p. 339 du présent volume.]

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTIA FINANCIERA RELATIVO
A LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Nombre y dirección del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

Tipo de garantía

.....

Duración de la garantía

.....

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

.....

(Nombre completo del Estado)

En a

(Lugar)

(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que
expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

- 1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.

عن الدانمرك

代表 丹麦

FOR DENMARK:

POUR LE DANEMARK:

ЗА ДАНИЮ:

FOR DINAMARCA:

[R. THORNING-PETERSEN]¹

[Subject to ratification — Sous réserve de ratification]

من فنلندا

代表 芬兰

FOR FINLAND:

POUR LA FINLANDE:

ЗА ФИНЛЯНДИЮ:

FOR FINLANDIA:

[L. BLOMQVIST]

عن فرنسا

代表 法国

FOR FRANCE:

POUR LA FRANCE:

ЗА ФРАНЦИЮ:

FOR FRANCIA:

[J. CH. LECLAIR]

[8 February 1993 — 8 février 1993]

[Subject to approval — Sous réserve d'approbation]

¹ The names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the International Maritime Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation maritime internationale.

من ألمانيا

代表 德国：

FOR GERMANY:

POUR L'ALLEMAGNE:

ЗА ГЕРМАНИЮ:

FOR ALEMANIA:

[HERMANN FRH. V. RICHTHOFEN]

عن اليونان

代表 希腊

FOR GREECE:

POUR LA GRECE:

ЗА ГРЕЦИЮ:

FOR GRECIA:

[ANASTASE SCOPELITIS]

[Subject to ratification — Sous réserve de ratification]

عن موناكو

代表 摩纳哥

FOR MONACO:

POUR MONACO:

ЗА МОНАКО:

FOR MONACO:

[I. S. IVANOVIC]

[Subject to ratification — Sous réserve de ratification]

عن المغرب

代表 摩洛哥

FOR MOROCCO:

POUR LE MAROC:

ЗА МАРОККО:

FOR MARRUECOS:

[K. HADDAOUI]

عن النرويج

代表 挪威

FOR NORWAY:

POUR LA NORVEGE:

ЗА НОРВЕГИЮ:

FOR NORUEGA:

[AAGE OS]

[Subject to ratification — Sous réserve de ratification]

عن بولنده

代表 波兰

FOR POLAND:

POUR LA POLOGNE:

ЗА ПОЛЬШУ:

FOR POLONIA:

[MARIA DRAGUN-GERTNER]

[Subject to ratification — Sous réserve de ratification]

عن السويد

代表 瑞典

FOR SWEDEN:

POUR LA SUEDE:

ЗА ШВЕДИЮ:

FOR SUECIA:

[L. ECKERBERG]

[Subject to ratification — Sous réserve de ratification]

- 3 قرار بشأن الحاجة إلى تصادي وضع يكون فيه نظامان تعاهديان متنازعان قيد التنفيذ
- 4 قرار بشأن بعض مشكلات القوانين التعاهدية المتعلقة بالدول التي أعربت بالفعل عن موافقتها على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1984
- 5 قرار بشأن قبول سقف مؤقت للمساهمات المستحقة على الجهات المتلقية للزيت في أي دولة محددة
- 18 حرر هذا المحضر الختامي في نسخة أصلية واحدة باللغات العربية ، والصينية ، والانكليزية ، والفرنسية ، والروسية ، والاسبانية ، وستودع لدى الأمين العام للمنظمة .
- 19 وسيبحث الأمين العام بنسخ مصدقة عن هذا المحضر الختامي وشميته ، وبنسخ مصدقة عن النصوص الرسمية للبروتوكول ، الى حكومات الدول التي دعيت لتكون ممثلة في المؤتمر ، وفقاً لرغبات هذه الحكومات .
- واشهاداً على ذلك قام الموقعون اذناه بالتوقيع على هذا المحضر الختامي .
- حرر في مدينة لندن في اليوم السابع والعشرين من شهر تشرين الثاني/نوفمبر ، سنة الف وتسعمائة واثنين وتسعين .

- 13 وانتخب المسؤولون التالية اسماؤهم للجان المؤتمر :
 لجنة العموم :
 الرئيس : السيد A.H.E. Popp (كندا)
 نواب الرئيس : السيد R. Renger (المانيا)
 السيد J.C. Toledo (شيلي)
 لجنة الصياغة :
 الرئيس : السيد J.F. Wall (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
 وايرلندا الشمالية)
 نواب الرئيس : السيد Zhang Zhifu (الصين)
 السيد C. Coppolani (فرنسا)
 لجنة اوراق الاعتماد :
 الرئيس : السيد س. ع. ح. الهافني (البحرين)
- 14 وارتكز المؤتمر في اعماله على الوثائق التالية التي اعدتها فريق عمل يهني انشائه جمعية
 الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، واعتمدها اللجنة القانونية في المنظمة
 البحرية الدولية :
- مشروع بروتوكول الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
 الزيتي ، لعام 1969 ؛
 - مشروع بروتوكول الاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار
 التلوث الزيتي ، لعام 1971 ، ومشروع احكام نظام لتحديد سقف للمساهمات المستحقة
 على الجهات المتلقية للزيت في اي دولة محددة لفترة انتقالية ؛
 - ومشروعات قرارات المؤتمر .
- 15 كما طرح امام المؤتمر عدد من الوثائق المحتوية على مقترحات وتعليقات تقدمت بها
 الحكومات والمنظمات المعنية بشأن مشروعات النصوص آتفة الذكر .
- 16 واسفرت مداوات المؤتمر عن اعتماده للسكين التاليين :
- (أ) بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار
 التلوث الزيتي ، لعام 1969
- (ب) بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن
 اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971
- 17 كما اعتمد المؤتمر القرارات التالية المدرجة في ضميمه هذا المحضر الختامي :
- 1 قرار بشأن الاعتراف بالشهادات الصادرة بمقتضى الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية
 المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 والإصاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق
 دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992
 - 2 قرار بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ (IAPH)
 المؤتمر البحري البلطقي والدولي (BIMCO)
 المحفل البحري الدولي لشركات النفط (OCIMF)
 الرابطة الدولية للمالكين المستقلين للناقلات (INTERTANKO)
 المجموعة الدولية لروابط الحياة والتعويض (P AND I CLUBS)
 الاتحاد الدولي لمالكي الناقلات المعني بالتلوث (ITOPF)
 الإتحاد الدولي لصيانة الطبيعة ومواردها (IUCN)
 الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU)

7 وانتخب السيد Laxmi Mall Singh رئيس وفد الهند ، رئيساً للمؤتمر .

8 وانتخب المؤتمر نواباً للرئيس هم التالية اسماؤهم :

السيد H. Tanikawa (اليابان)
 السيد ا. م. الهاقوت (الكويت)
 السيد R. del Corral (المكسيك)
 السيدة A.O. Williams (نيجيريا)
 السيد A. Os (النرويج)

9 وتشكلت امانة المؤتمر من المسؤولين التاليين :

الأمين العام السيد W.A. O'Neil
 الأمين العام للمنظمة

الأمين التنفيذي السيد M. Göransson
 مدير ادارة الشؤون القانونية
 والعلاقات الخارجية

نائب الأمين التنفيذي السيدة M.N.Mbanefo
 كبير نواب المدير
 رئيس المكتب القانوني في
 ادارة الشؤون القانونية
 والعلاقات الخارجية

10 وشكل المؤتمر لجنة للصوم تتولى مهمة النظر في مشروعات بروتوكولات الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية لاضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 ، والاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض على اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 ، والقرارات المتعلقة بذلك .

11 وتألقت لجنة الصياغة التي انشأها المؤتمر من ممثلي الدول التسع التالية :

الإتحاد الروسي . فرنسا
 اسبانيا فنزويلا
 استراليا مصر
 ساحل العاج المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية
 الصين

12 وعُينت لجنة لأوراق الاعتماد لتلخص اوراق اعتماد الممثلين المشاركين في المؤتمر . وتألقت هذه اللجنة من ممثلي الدول التالية :

اندونيسيا الكونغو
 ايطاليا اليمن
 بنما

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

المحضر الختامي للمؤتمر الدولي بشأن تلويح اتفاقية المسؤولية
المدنية لعام 1969 واتفاقية الصندوق لعام 1971

1 وفقاً للمادة 2(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية ، فقد قرر مجلس المنظمة ، في دورته الاستثنائية السادسة عشرة في تشرين الأول/أكتوبر عام 1991 ، عقد مؤتمر دبلوماسي للنظر في مشروعات بروتوكولات للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 والاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 . وقررت جمعية المنظمة في دورتها العادية السابعة عشرة بقرارها رقم A.729(17) المؤرخ في 7 تشرين الثاني/نوفمبر عام 1971 ان تدرج بندا لهذا المؤتمر في برنامج عمل المنظمة .

2 وعقد المؤتمر في مقر المنظمة في مدينة لندن من 23 الى 27 تشرين الثاني/نوفمبر عام 1992 .

3 وشارك في المؤتمر ممثلو 55 دولة ترد اسماؤها فيما يلي :

الإتحاد الروسي	تونس	الكويت
الأرجنتين	الجزائر	لكسمبرغ
اسبانيا	جزر البهاما	ليبيريا
استراليا	جمهورية كوريا	ماليزيا
استونيا	الدانمرك	مصر
اكوادور	ساحل العاج	المغرب
المانيا	السويد	المكسيك
الإمارات العربية المتحدة	شيلي	المملكة المتحدة لبريطانيا
اندونيسيا	الصين	الظمى وايرلندا الشمالية
أوروغواي	فرنسا	موزامبيق
ايران (جمهورية ايران	فنزويلا	موناكو
الاسلاسية)	فنلندا	النرويج
ايطاليا	قبرص	نيجيريا
البرازيل	كامبوديا	الهند
البرتغال	الكامبيرون	هولندا
بلجيكا	كندا	الولايات المتحدة الامريكية
بنما	كوبا	اليابان
بولندا	كولومبيا	اليمن
توغو	الكونغو	اليونان

4 وبعثت هونغ كونغ ، العضو المنتسب في المنظمة ، بمراقب الى المؤتمر .

5 وبعثت المنظمات الحكومية الدولية التالية بمراقبين الى المؤتمر :

لجنة الاتحادات الاوروبية (CEC)
الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي (IOPC FUND)

6 وبعثت المنظمات الدولية غير الحكومية التالية بمراقبين الى المؤتمر :

الغرفة الدولية للنقل البحري (ICS)
اللجنة البحرية الدولية (CMI)

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

**国际修改《1969年民责公约》和
《1971年基金公约》会议
最后文件**

1 按照《国际海事组织公约》第3(b)条，本组织理事会于1991年10月在其第十六次特别会议上决定召开一次外交会议，审议《1969年国际油污损害民事责任公约》和《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》的两个议定书草案。本组织大会在其第十七次常会以其1991年11月7日的第A.739(17)号决议决定将这一会议列入本组织的工作计划。

2 会议于1992年11月23日至27日在伦敦本组织总部举行。

3 下列55个国家的代表出席了会议：

阿尔及利亚	阿根廷
澳大利亚	巴哈马
比利时	巴西
柬埔寨	喀麦隆
加拿大	智利
中国	哥伦比亚
刚果	科特迪瓦
古巴	塞浦路斯
丹麦	厄瓜多尔
埃及	爱沙尼亚
芬兰	法国
德国	希腊
印度	印度尼西亚
伊朗（伊斯兰共和国）	意大利
日本	科威特
利比里亚	卢森堡
马来西亚	墨西哥
摩纳哥	摩洛哥
莫桑比克	荷兰
尼日利亚	挪威
巴拿马	波兰
葡萄牙	大韩民国
俄罗斯联邦	西班牙

瑞典	多哥
突尼斯	阿拉伯联合酋长国
大不列颠及北爱尔兰联合王国	美利坚合众国
乌拉圭	委内瑞拉
也门	

4 本组织准会员香港派观察员列席了会议。

5 下列政府间组织派观察员列席了会议：

欧洲共同体委员会（欧共体委员会）
国际油污赔偿基金（油污基金）

6 下列非政府国际组织派观察员列席了会议：

国际航运公会（航运公会）
国际海事委员会（国际海委会）
国际港口协会（国际港协）
波罗的海和国际海事理事会（波罗的海理事会）
石油公司国际海事论坛（海事论坛）
国际独立油轮所有人协会（国际独协）
国际保赔保险协会集团（保赔集团）
国际油轮所有人防污染有限联合会（防污联合会）
国际保护自然及自然资源联合会（保护自然联合会）
国际公路运输联盟（公路联盟）

7 印度代表团团长拉克希米·莫尔·辛格赫维先生阁下当选为会议主席。

8 被选为会议副主席的是：

谷川 久先生（日本）
A. M. 阿尔-雅各特先生（科威特）
R. 德尔·柯勒尔先生（墨西哥）
A. O. 威廉姆斯夫人（尼日利亚）
A. 奥斯先生（挪威）

9 会议秘书处由下列官员组成：

秘书长 W. A. 奥尼尔先生
 本组织秘书长

执行秘书 M. 戈兰森先生
 法律事务和对外关系司司长

副执行秘书 M. N. 姆巴内福夫人
 法律事务和对外关系司高级副司长、法律办公室主任

10 会议设立了全体委员会，其任务是审议《1989年国际油污损害民事责任公约》和《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》的两个议定书草案和有关决议。

11 会议成立了起草委员会由下列九个国家的代表组成：

澳大利亚	中国
科特迪瓦	埃及
法国	俄罗斯联邦
西班牙	大不列颠及北爱尔兰联合王国
委内瑞拉	

12 指定了证书委员会审查与会代表的证书。该委员会由下列国家的代表组成：

刚果	印度尼西亚
意大利	巴拿马
也门	

13 各委员会当选的官员如下：

全体委员会：

主席： A. H. E. 波普先生（加拿大）
副主席： R. 伦格尔先生（德国）
 J. C. 托勒道先生（智利）

起草委员会：

主席： J. P. 沃尔先生（大不列颠及北爱尔兰联合王国）
副主席： 张志复先生（中国）
 C. 柯波拉尼先生（法国）

证书委员会：

主席： S. A. H. 雅发依先生（也门）

14 会议以由油污基金组织的大会设立的休会期间工作组制定并经海事组织法律委员会核准的下列文件作为其工作基础：

- 《1969年国际油污损害民事责任公约》议定书草案；
- 《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》议定书草案和关于确定任何一国的货油接收人在过渡时期应支付摊款的上限的系统的规定草案；和
- 会议决议草案。

15 会议还审议了各国政府和有关组织提交给会议的有关上述条文草案的建议和意见。

16 经审议，会议通过了下列法律性文件：

- (a) 修正《1969年国际油污民事责任公约》的《1992年议定书》
- (b) 修正《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》的《1992年议定书》

17 会议还通过了载于本最后文件附件中的下列决议：

1. 关于承认按照《1969年国际油污民事责任公约》和《1992年国际油污民事责任公约》颁发的证书的决议；
2. 关于设立1992年国际油污赔偿基金的决议；
3. 关于需要避免两个有冲突的条约体系都在运作的局面；
4. 与已表示同意受1984年的两个议定书约束的国家有关的若干的条约法问题；
5. 关于接受对任何特定国家的油类接收人应付摊款的临时上限。

18 本最后文件正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，由本组织秘书长保存。

19 秘书长应根据应邀出席会议的各国政府的意愿，将本最后文件及其附件的经核证的副本和两份议定书的正式文本的经核证的副本发送给这些国家。

下列具名代表特签署本最后文件，以昭信守。

公元一九九二年十一月二十七日于伦敦。

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF
THE 1969 CIVIL LIABILITY CONVENTION AND THE 1971 FUND CONVENTION

1 In accordance with Article 2(b) of the Convention on the International Maritime Organization, the Council of the Organization decided, at its sixteenth extraordinary session in October 1991, to convene a diplomatic conference to consider draft protocols to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. The Assembly of the Organization at its seventeenth regular session by resolution A.729(17) of 7 November 1991 decided to include in the work programme of the Organization a provision for such a conference.

2 The Conference was held at the Headquarters of the Organization in London from 23 to 27 November 1992.

3 Representatives of 55 States participated in the Conference, namely the representatives of:

ALGERIA	JAPAN
ARGENTINA	KUWAIT
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	LUXEMBOURG
BELGIUM	MALAYSIA
BRAZIL	MEXICO
CAMBODIA	MONACO
CAMEROON	MOROCCO
CANADA	MOZAMBIQUE
CHILE	NETHERLANDS
CHINA	NIGERIA
COLOMBIA	NORWAY
CONGO	PANAMA
COTE D'IVOIRE	POLAND
CUBA	PORTUGAL
CYPRUS	REPUBLIC OF KOREA
DENMARK	RUSSIAN FEDERATION
ECUADOR	SPAIN
EGYPT	SWEDEN
ESTONIA	TOGO
FINLAND	TUNISIA
FRANCE	UNITED ARAB EMIRATES
GERMANY	UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
GREECE	UNITED STATES OF AMERICA
INDIA	URUGUAY
INDONESIA	VENEZUELA
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)	YEMEN
ITALY	

4 Hong Kong, an Associate Member of the Organization, sent an observer to the Conference.

5 The following intergovernmental organizations sent observers to the Conference:

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (EEC)
INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND (IOPC FUND)

6 The following non-governmental international organizations sent observers to the Conference:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)
INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE (CMI)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS (IAPH)
BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS (INTERTANKO)
INTERNATIONAL GROUP OF P AND I ASSOCIATIONS (P AND I CLUBS)
INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED (ITOPF)
INTERNATIONAL UNION FOR CONSERVATION OF NATURE AND NATURAL RESOURCES (IUCN)
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)

7 His Excellency Dr. Laxmi Mall Singhvi, Head of the delegation of India, was elected President of the Conference.

8 The Vice-Presidents elected by the Conference were:

Professor H. Tanikawa (Japan)
Mr. A.M. Al-Yagout (Kuwait)
Mr. R. del Corral (Mexico)
Mrs. A.O. Williams (Nigeria)
Mr. A. Os (Norway)

9 The Secretariat of the Conference consisted of the following officers:

Secretary-General:	Mr. W.A. O'Neil Secretary-General of the Organization
Executive Secretary:	Mr. M. Göransson Director, Legal Affairs and External Relations Division
Deputy Executive Secretary:	Mrs. M.N. Mbanefo Senior Deputy Director/Head, Legal Office Legal Affairs and External Relations Division

10 The Conference established a Committee of the Whole with the mandate to consider the draft protocols to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 and related resolutions.

11 The Drafting Committee established by the Conference was composed of representatives of the following nine States:

AUSTRALIA
CHINA
COTE D'IVOIRE
EGYPT
FRANCE
RUSSIAN FEDERATION
SPAIN
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
VENEZUELA

12 A Credentials Committee was appointed to examine the credentials of representatives attending the Conference. The Committee was composed of representatives of the following States:

CONGO
INDONESIA
ITALY
PANAMA
YEMEN

13 The officers elected for the Committees were as follows:

Committee of the Whole:

Chairman: Mr. A.H.E. Popp, Q.C. (Canada)
Vice-Chairmen: Dr. R. Renger (Germany)
Vice-Admiral J.C. Toledo (Chile)

Drafting Committee:

Chairman: Mr. J.F. Wall (United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland)
Vice-Chairmen: Captain Zhang Zhifu (China)
Mr. C. Coppolani (France)

Credentials Committee:

Chairman: Captain S.A.H. Yafai (Yemen)

14 The Conference used as the basis of its work the following documents prepared by an Intersessional Working Group established by the Assembly of the IOPC Fund and approved by the Legal Committee of IMO:

- draft protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969;
- draft protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 and draft provisions for a system of setting a cap on contributions payable by oil receivers in any given State for a transitional period; and
- draft Conference resolutions.

15 Also before the Conference were a number of documents containing proposals and comments submitted by Governments and interested organizations on the above-mentioned draft texts.

16 As a result of its deliberations the Conference adopted the following instruments:

- (a) PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969
- (b) PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1971

17 The Conference also adopted the following resolutions which are contained in the Attachment to this Final Act:

- 1 RESOLUTION ON THE RECOGNITION OF CERTIFICATES ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969 AND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992
- 2 RESOLUTION ON THE ESTABLISHMENT OF THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND, 1992
- 3 RESOLUTION ON THE NEED TO AVOID A SITUATION IN WHICH TWO CONFLICTING TREATY REGIMES ARE OPERATIONAL
- 4 RESOLUTION ON CERTAIN PROBLEMS OF TREATY LAW CONCERNING STATES WHICH HAVE ALREADY EXPRESSED THEIR CONSENT TO BE BOUND BY THE 1984 PROTOCOLS
- 5 RESOLUTION ON THE ACCEPTANCE OF AN INTERIM CAP ON CONTRIBUTIONS PAYABLE BY OIL RECEIVERS IN ANY GIVEN STATE

18 This Final Act is established in a single original text in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages which is to be deposited with the Secretary-General of the Organization.

19 The Secretary-General shall send certified copies of this Final Act and its Attachment, as well as certified copies of the authentic texts of the Protocols, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE IN LONDON this twenty-seventh day of November, one thousand nine hundred and ninety-two.

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE
SUR LA REVISION DE LA CONVENTION DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE
CIVILE ET DE LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CREATION DU FONDS

1 Conformément à l'article 2 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, le Conseil de l'Organisation a décidé, à sa seizième session extraordinaire tenue en octobre 1991, de convoquer une conférence diplomatique chargée d'examiner un projet de protocole à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et un projet de protocole à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. A sa dix-septième session ordinaire, l'Assemblée de l'Organisation a décidé, par la résolution A.729(17) du 7 novembre 1991, de prévoir la convocation d'une telle conférence dans le programme de travail de l'Organisation.

2 La Conférence s'est tenue au Siège de l'Organisation, à Londres, du 23 au 27 novembre 1992.

3 Les représentants des 55 Etats suivants ont pris part aux travaux de la Conférence :

ALGERIE	INDE
ALLEMAGNE	INDONESIE
ARGENTINE	IRAN (REPUBLIQUE ISLAMIQUE D')
AUSTRALIE	ITALIE
BAHAMAS	JAPON
BELGIQUE	KOWEIT
BRESIL	LIBERIA
CAMBODGE	LUXEMBOURG
CAMEROUN	MALAISIE
CANADA	MAROC
CHILI	MEXIQUE
CHINE	MONACO
CHYPRE	MOZAMBIQUE
COLOMBIE	NIGERIA
CONGO	NORVEGE
COTE D'IVOIRE	PANAMA
CUBA	PAYS-BAS
DANEMARK	POLOGNE
EGYPTE	PORTUGAL
EMIRATS ARABES UNIS	REPUBLIQUE DE COREE
EQUATEUR	ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
ESPAGNE	SUEDE
ESTONIE	TOGO
ETATS-UNIS D'AMERIQUE	TUNISIE
FEDERATION DE RUSSIE	URUGUAY
FINLANDE	VENEZUELA
FRANCE	YEMEN
GRECE	

4 Hong-kong, Membre associé de l'Organisation maritime internationale, avait envoyé un observateur à la Conférence.

5 Les organisations intergouvernementales suivantes avaient envoyé des observateurs à la Conférence :

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES (CCE)
FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES (FIPOL)

6 Les organisations internationales non gouvernementales suivantes avaient envoyé des observateurs à la Conférence :

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)
 COMITE MARITIME INTERNATIONAL (CMI)
 ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PORTS (IAPH)
 CONSEIL MARITIME INTERNATIONAL ET BALTIQUE (BIMCO)
 OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)
 ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS PETROLIERS INDEPENDANTS
 (INTERTANKO)
 INTERNATIONAL GROUP OF P AND I ASSOCIATIONS (CLUBS P ET I)
 INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED (ITOPF)
 UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE SES
 RESSOURCES (UICN)
 UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

7 M. Laxmi Mall Singhvi, Chef de la délégation indienne, a été élu Président de la Conférence.

8 La Conférence a élu les Vice-présidents dont les noms suivent :

M. H. Tanikawa (Japon)
 M. A.M. Al-Yaqout (Koweït)
 M. R. del Corral (Mexique)
 Mme A.O. Williams (Nigéria)
 M. A. Os (Norvège)

9 Le Secrétariat de la Conférence était composé des membres suivants :

Secrétaire général	M. W.A. O'Neil Secrétaire général de l'Organisation
Secrétaire exécutif	M. M. Göransson Directeur, Division des affaires juridiques et des relations extérieures
Secrétaire exécutif adjoint	Mme M.N. Mbanefo Directeur adjoint principal/ Chef du Service juridique Division des affaires juridiques et des relations extérieures

10 La Conférence a constitué une Commission plénière qu'elle a chargée de l'examen du projet de protocole à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et du projet de protocole à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ainsi que des résolutions s'y rapportant.

11 La Conférence a constitué un comité de rédaction composé de représentants des neuf Etats suivants :

AUSTRALIE
 CHINE
 COTE D'IVOIRE
 EGYPTE
 ESPAGNE
 FEDERATION DE RUSSIE
 FRANCE
 ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
 VENEZUELA

12 Une Commission de vérification des pouvoirs a été désignée pour examiner les pouvoirs des représentants qui assistaient à la Conférence. La Commission était composée de représentants des Etats suivants :

CONGO
INDONESIE
ITALIE
PANAMA
YEMEN

13 Les commissions et le Comité ont élu les bureaux suivants :

Commission plénière :

Président : M. A.H.E. Popp (Canada)

Vice-présidents : M. R. Renger (Allemagne)
M. J.C. Toledo (Chili)

Comité de rédaction :

Président : M. J.F. Wall (Royaume-Uni de
Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord)

Vice-présidents : M. Zhang Zhifu (Chine)
M. C. Coppolani (France)

Commission de vérification des pouvoirs :

Président : M. S.A.H. Yafai (Yémen)

14 La Conférence a fondé ses délibérations sur les documents suivants qui avaient été préparés par un groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée du FIPOL et qui avaient été approuvés par le Comité juridique de l'OMI :

- projet de protocole à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- projet de protocole à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et projet de dispositions relatives à un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné pendant une période transitoire; et
- projets de résolutions de la Conférence.

15 La Conférence était également saisie d'un certain nombre de documents contenant des propositions et des observations formulées par les gouvernements et les organisations intéressées au sujet des projets de textes susmentionnés.

16 A l'issue de ses délibérations, la Conférence a adopté les instruments suivants :

- a) PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

- b) PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1971 PORTANT CREATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

17 La Conférence a également adopté les résolutions suivantes qui font l'objet du document joint au présent Acte final :

- 1 RESOLUTION SUR LA RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DELIVRES EN VERTU DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES ET DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
- 2 RESOLUTION SUR LA CREATION DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
- 3 RESOLUTION SUR LA NECESSITE D'EVITER UNE SITUATION DANS LAQUELLE DEUX REGIMES DE TRAITES CONFLICTUELS SERAIENT APPLICABLES
- 4 RESOLUTION SUR CERTAINS PROBLEMES DE DROIT DES TRAITES CONCERNANT LES ETATS QUI ONT DEJA EXPRIME LEUR CONSENTEMENT A ETRE LIES PAR LES PROTOCOLES DE 1984
- 5 RESOLUTION SUR L'ACCEPTATION D'UN PLAFONNEMENT INTERIMAIRE DES CONTRIBUTIONS DUES PAR LES RECEPTIONNAIRES D'HYDROCARBURES DANS UN ETAT DONNE

18 Le texte du présent Acte final est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, qui doit être déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

19 Le Secrétaire général adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final et du document joint, ainsi que des copies certifiées conformes des textes authentiques des protocoles, aux gouvernements des Etats invités à se faire représenter à la Conférence, selon les vœux qu'ils auront exprimés.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

FAIT A LONDRES, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt douze.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ПО ПЕРЕСМОТРУ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
1969 ГОДА И КОНВЕНЦИИ О ФОНДЕ 1971 ГОДА**

1 В соответствии с пунктом b) статьи 2 Конвенции о Международной морской организации Совет Организации решил на своей шестнадцатой внеочередной сессии в октябре 1991 года созвать дипломатическую конференцию для рассмотрения проектов протоколов к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года. Ассамблея Организации на своей семнадцатой очередной сессии резолюцией A.729(17) от 7 ноября 1991 года приняла решение включить в программу работы Организации проведение такой конференции.

2 Конференция состоялась в штаб-квартире Организации в Лондоне с 23 по 27 ноября 1992 года.

3 В Конференции приняли участие представители 55 государств, а именно представители:

АВСТРАЛИИ	МАЛАЙЗИИ
АЛЖИРА	МАРОККО
АРГЕНТИНЫ	МЕКСИКИ
БАГАМСКИХ ОСТРОВОВ	МОЗАМБИКА
БЕЛЬГИИ	МОНАКО
БРАЗИЛИИ	НИГЕРИИ
ВЕНЕСУЭЛЫ	НИДЕРЛАНДОВ
ГЕРМАНИИ	НОРВЕГИИ
ГРЕЦИИ	ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТОВ
ДАНИИ	ПАНАМЫ
ЕГИПТА	ПОЛЬШИ
ИНДИИ	ПОРТУГАЛИИ
ИНДОНЕЗИИ	РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ
ИРАНА (ИСЛАМСКОЙ РЕСПУБЛИКИ)	РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ИСПАНИИ	СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА
ИТАЛИИ	ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ
ЙЕМЕНА	ИРЛАНДИИ
КАНАДЫ	СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ
КАМБОДЖИ	ТОГО
КАМЕРУНА	ТУНИСА
КИПРА	УРУГВАЯ
КИТАЯ	ФИНЛЯНДИИ
КОЛУМБИИ	ФРАНЦИИ
КОНГО	ЧИЛИ
КОТ Д'ИВУАРА	ШВЕЦИИ
КУБЫ	ЭКВАДОРА
КУВЕЙТА	ЭСТОНИИ
ЛИБЕРИИ	ЯПОНИИ
ЛЮКСЕМБУРГА	

4 Гонконг, ассоциированный член Организации, направил наблюдателя на Конференцию.

5 Следующие межправительственные организации направили наблюдателей на Конференцию:

КОМИССИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ СООБЩЕСТВ (КЕС)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОНД ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ
(ФОНД ИОПС)

6 Следующие неправительственные международные организации направили наблюдателей на Конференцию:

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА (МПС)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ КОМИТЕТ (ММК)
МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПОРТОВ И ГАВАНЕЙ (МАПГ)
БАЛТИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ СОВЕТ (БММСО)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ФОРУМ НЕФТЯНЫХ КОМПАНИЙ (ОКИМФ)
МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ НЕЗАВИСИМЫХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТАНКЕРОВ (ИНТЕРТАНКО)
МЕЖДУНАРОДНАЯ ГРУППА АССОЦИАЦИЙ ВЗАИМНОГО СТРАХОВАНИЯ (КЛУБЫ ПИ ЭНД АЙ)
МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТАНКЕРОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ (ИТОПФ)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ОХРАНЫ ПРИРОДЫ И ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ (МСОП)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (МСАТ)

7 Председателем Конференции был избран Его Превосходительство д-р Лакшми Малл Сингхви, глава делегации Индии.

8 Вице-председателями Конференции были избраны:

профессор Х. Таникава (Япония)
г-н А.М. Аль-Ягут (Кувейт)
г-н Р. дель-Коррал (Мексика)
г-жа А.О. Уильямс (Нигерия)
г-н А. Ос (Норвегия)

9 Секретариат Конференции состоял из следующих должностных лиц:

Генеральный секретарь: г-н У.А. О'Нил
Генеральный секретарь Организации

Исполнительный секретарь: г-н М. Йоранссон
директор Управления по правовым
вопросам и внешним связям

Заместитель Исполнительного секретаря: г-жа М.Н. Мбанефо
старший заместитель директора,
начальник юридического отдела
Управления по правовым вопросам и
внешним связям

10 Конференция учредила Комитет полного состава, которому было поручено рассмотреть проекты протоколов к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года, а также относящиеся к ним резолюции.

11 Редакционный комитет, учрежденный Конференцией, состоял из представителей следующих девяти государств:

АВСТРАЛИИ
ВЕНЕСУЭЛЫ
ЕГИПТА
ИСПАНИИ
КИТАЯ
КОТ Д'ИВУАРА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ
ФРАНЦИИ

12 Для проверки полномочий представителей, присутствовавших на Конференции, был образован Комитет по проверке полномочий. Комитет состоял из представителей следующих государств:

ИНДОНЕЗИИ
ИТАЛИИ
ЙЕМЕНА
КОНГО
ПАНАМЫ

13 Были избраны следующие должностные лица Комитетов:

Комитет полного состава:

председатель: г-н А.Г.Э. Попп (Канада)
вице-председатели: д-р Р. Ренгер (Германия)
вице-адмирал Х.К. Толедо (Чили)

Редакционный комитет:

председатель: г-н Дж.Ф. Уолл (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии)
вице-председатели: капитан Чжан Чжифу (Китай)
г-н К. Копполани (Франция)

Комитет по проверке полномочий:

председатель: капитан С.А.Х. Яфай (Йемен)

14 В качестве основы для своей работы Конференция использовала следующие документы, подготовленные межсессионной рабочей группой, учрежденной Ассамблеей Фонда ИЮПС, и одобренные Юридическим комитетом ИМО:

- проект протокола к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года;
- проект протокола к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и проект положений о системе установления верхнего предела взносов, уплачиваемых получателями нефти в любом одном государстве в течение переходного периода; и
- проекты резолюций Конференции.

15 Конференция также рассмотрела ряд документов, содержащих предложения и комментарии по вышеуказанным проектам текстов, представленные правительствами и заинтересованными организациями.

16 В результате обсуждений Конференция приняла следующие документы:

- а) ПРОТОКОЛ 1992 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА
- б) ПРОТОКОЛ 1992 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О СОЗДАНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОНДА ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1971 ГОДА

17 Конференция, кроме того, приняла следующие резолюции, содержащиеся в Приложении к настоящему Заключительному Акту:

- 1 РЕЗОЛЮЦИЮ О ПРИЗНАНИИ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ВЫДАВАЕМЫХ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА И МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1992 ГОДА
- 2 РЕЗОЛЮЦИЮ О СОЗДАНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОНДА ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1992 ГОДА
- 3 РЕЗОЛЮЦИЮ О НЕОБХОДИМОСТИ ИЗБЕЖАНИЯ СИТУАЦИИ, В КОТОРОЙ ДЕЙСТВУЮТ ДВА РАЗНЫХ ДОГОВОРНЫХ РЕЖИМА
- 4 РЕЗОЛЮЦИЮ О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВА ДОГОВОРОВ, КАСАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ, КОТОРЫЕ УЖЕ ВЫРАЗИЛИ СВОЕ СОГЛАСИЕ НА ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ НИХ ПРОТОКОЛОВ 1984 ГОДА
- 5 РЕЗОЛЮЦИЮ О ПРИНЯТИИ НА ВРЕМЕННОЙ ОСНОВЕ ВЕРХНЕГО ПРЕДЕЛА ВЗНОСОВ, УПЛАЧИВАЕМЫХ ПОЛУЧАТЕЛЯМИ НЕФТИ В ЛЮБОМ ОДНОМ ГОСУДАРСТВЕ

18 Настоящий Заключительный Акт составлен в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, который сдается на хранение Генеральному секретарю Организации.

19 Генеральный секретарь направит заверенные копии настоящего Заключительного Акта и Приложения к нему, а также заверенные копии аутентичных текстов Протоколов правительствам государств, приглашенных принять участие в настоящей Конференции, в соответствии с пожеланиями этих правительств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся поставили свои подписи под настоящим Заключительным Актом.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ двадцать седьмого ноября тысяча девятьсот девяносто второго года.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA
 REVISION DEL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, 1969,
 Y DEL CONVENIO DEL FONDO, 1971

1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Consejo de la Organización decidió en su 16° periodo de sesiones extraordinario, celebrado en octubre de 1991, convocar una conferencia diplomática con objeto de examinar los proyectos de protocolos relativos al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971. En su decimoséptimo periodo de sesiones ordinario, la Asamblea de la Organización, mediante la resolución A.729(17), de 7 de noviembre de 1991, decidió incluir en el programa de trabajo de la Organización la celebración de dicha conferencia.

2 La Conferencia se celebró en Londres, en la sede de la Organización, del 23 al 27 de noviembre de 1992.

3 Participaron en la Conferencia representantes de 55 Estados, a saber, los representantes de:

ALEMANIA	INDIA
ARGELIA	INDONESIA
ARGENTINA	IRAN (REPUBLICA ISLAMICA DEL)
AUSTRALIA	ITALIA
BAHAMAS	JAPON
BELGICA	KUWAIT
BRASIL	LIBERIA
CAMBOYA	LUXEMBURGO
CAMERUN	MALASIA
CANADA	MARRUECOS
COLOMBIA	MEXICO
CONGO	MONACO
COTE D'IVOIRE	MOZAMBIQUE
CUBA	NIGERIA
CHILE	NORUEGA
CHINA	PAISES BAJOS
CHIPRE	PANAMA
DINAMARCA	POLONIA
ECUADOR	PORTUGAL
EGIPTO	REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE
EMIRATOS ARABES UNIDOS	REPUBLICA DE CORREA
ESPAÑA	SUECIA
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	TOGO
ESTONIA	TUNEZ
FEDERACION DE RUSIA	URUGUAY
FINLANDIA	VENEZUELA
FRANCIA	YEMEN
GRECIA	

Hong Kong, Miembro Asociado de la Organización, envió un observador a la Conferencia.

5 Enviaron observadores a la Conferencia las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (CEE)
FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION
POR HIDROCARBUROS (FONDO IOPC)

6 Enviaron observadores a la Conferencia las siguientes organizaciones internacionales no gubernamentales:

CAMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
COMITE MARITIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARITIMO INTERNACIONAL Y DEL BALTICO (RIMCO)
FORO MARITIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑIAS PETROLERAS (OCTMF)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS
(INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCION E INDEMNIZACION
(CLUBES P e I)
FEDERACION INTERNACIONAL ANTICONTAMINACION DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE
(ITOPF)
UNION INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACION DE LA NATURALEZA Y SUS RECURSOS
(UICN)
UNION INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)

7 El Sr. Laxmi Mall Singhvi, Jefe de la delegación de la India, fue elegido Presidente de la Conferencia.

8 Los Vicepresidentes elegidos por la Conferencia fueron:

Sr. H. Tanikawa (Japón)
Sr. A.M. Al-Yagout (Kuwait)
Sr. R. del Corral (México)
Sra. A.O. Williams (Nigeria)
Sr. A. Os (Noruega)

9 La Secretaría de la Conferencia quedó constituida como sigue:

Secretario General:	Sr. W.A. O'Neil Secretario General de la Organización
Secretario Ejecutivo:	Sr. M. Cöransson Director de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores
Secretario Ejecutivo Adjunto:	Sra. M.N. Mbanefo Directora Adjunta Superior/Jefa de la Oficina Jurídica División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

10 La Conferencia constituyó una Comisión Plenaria con el mandato de que examinara los proyectos de protocolos relativos al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, y resoluciones conexas.

11 La Comisión de Redacción constituida por la Conferencia estuvo integrada por representantes de los nueve Estados siguientes:

AUSTRALIA
COTE D'IVOIRE
CHINA
EGIPTO
ESPAÑA
FEDERACION DE RUSIA
FRANCIA
REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE
VENEZUELA

12 Se constituyó una Comisión de Verificación de Poderes para examinar los poderes de los representantes participantes en la Conferencia. La Comisión estuvo integrada por representantes de los siguientes Estados:

CONGO
INDONESIA
ITALIA
PANAMA
YEMEN

13 Las Mesas de las Comisiones se constituyeron de la manera siguiente:

Comisión Plenaria:

Presidente: Sr. A.H.E. Popp (Canadá)

Vicepresidentes: Sr. R. Renger (Alemania)
Sr. J.C. Toledo (Chile)

Comisión de Redacción:

Presidente: Sr. J.P. Wall (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte)

Vicepresidentes: Sr. Zhang Zhifu (China)
Sr. C. Copollani (Francia)

Comisión de Verificación de Poderes:

Presidente: Sr. S.A.H. Yafai (Yemen)

14 La Conferencia utilizó como base para su labor los siguientes documentos, elaborados por un Grupo de trabajo interperiodos constituido por la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y aprobados por el Comité Jurídico de la OMI:

- un proyecto de protocolo relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969;
- un proyecto de protocolo relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, y un proyecto de disposiciones por las que se introduce un sistema para fijar un límite máximo de las contribuciones que deben pagar los receptores de hidrocarburos en un Estado determinado durante un periodo de transición; y
- proyectos de resoluciones de la Conferencia.

15 También se habían presentado a la Conferencia varios documentos que contenían propuestas y observaciones remitidas por gobiernos y organizaciones interesadas con respecto a los mencionados proyectos de textos.

16 Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia adoptó los siguientes instrumentos:

- a) PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969
- b) PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1971

17 La Conferencia también aprobó las siguientes resoluciones, cuyos textos figuran en el documento adjunto de la presente Acta final:

- 1 RESOLUCION RELATIVA AL RECONOCIMIENTO DE LOS CERTIFICADOS EXPEDIDOS DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969, Y CON EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1992
- 2 RESOLUCION SOBRE LA CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1992
- 3 RESOLUCION RELATIVA A LA NECESIDAD DE EVITAR UNA SITUACION EN LA QUE ESTEN VICENTES DOS REGIMENES CONVENCIONALES INCOMPATIBLES
- 4 RESOLUCION SOBRE DETERMINADOS PROBLEMAS DEL DERECHO DE LOS TRATADOS QUE CONCIERNEN A LOS ESTADOS QUE YA HAN EXPRESADO SU CONSENTIMIENTO EN QUEDAR OBLIGADOS POR LOS PROTOCOLOS DE 1984
- 5 RESOLUCION SOBRE LA ACEPTACION DE UN LIMITE MAXIMO PROVISIONAL PARA LAS CONTRIBUCIONES QUE DEBEN PAGAR LOS RECEPTORES DE HIDROCARBUROS EN UN ESTADO DETERMINADO

18 La presente Acta final ha sido redactada en un solo texto original, en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, que quedará depositado ante el Secretario General de la Organización.

19 El Secretario General hará llegar copias certificadas de la presente Acta final y de su documento adjunto, así como de los textos auténticos de los protocolos, a los Gobiernos de los Estados invitados a enviar representantes a la Conferencia, según los deseos de dichos Gobiernos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos firman la presente Acta final.

HECHO EN LONDRES el día veintisiete de noviembre de mil novecientos noventa y dos.

وإن يؤكد بأن إدخال نظام تحديد السقف هذا قد قُبل في ضوء الظروف الخاصة جداً التي سادت في السنوات الأولى من بدء نفاذ إتفاقية الصندوق لعام 1971 ،

وإن يشدد على أنه ينبغي ألا يفسر إدخال نظام تحديد السقف هذا على أنه يشكل سابقة فيما يتعلق بإتفاقية أخرى قائمة أو مقبلة ،

وإن يرغب في أن يبدأ نفاذ بروتوكولات عام 1992 بأقل ما يمكن من التأخير ،

يدعو جميع الدول إلى أن تنظر في التصديق المبكر على بروتوكولات عام 1992 بما يكفل المحافظة على قدرة النظام الدولي للمسؤولية والتعويض بشأن التلوث الزيتي على الاستمرار .

القرار 5

قرار بشأن قبول سلف مؤقت للمساهمات المستحقة
على الجهات المتلقية للزيت في أي دولة محددة

إن المؤتمر ،

إن يعرب عن مسانده الشديدة للنظام الدولي الحالي بشأن المسؤولية والتعويض الذي انشأته الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 (إتفاقية المسؤولية لعام 1969) والإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 (إتفاقية الصندوق لعام 1971) ،

وإن يؤكد أهمية المحافظة على قدرة هذا النظام على الاستمرار ،

وإن يستذكر أن البروتوكولات المعتمدة في عام 1984 لتعديل إتفاقية المسؤولية لعام 1969 وإتفاقية الصندوق لعام 1971 (بروتوكولات عام 1984) والتي تنص على توسيع نطاق التعويضات وتعزيزها ، لم تدخل حيز التنفيذ ،

وإن يدرك الحاجة إلى كفاية أن يدخل محتوى بروتوكولات عام 1984 حيز التنفيذ في أقرب وقت ممكن ،

وقد اعتيد بروتوكولات عام 1992 لتعديل إتفاقية المسؤولية لعام 1969 وإتفاقية الصندوق لعام 1971 (بروتوكولات عام 1992) ،

وإن يقدر الحاجة إلى التصديق على بروتوكول عام 1992 لإتفاقية الصندوق لعام 1971 على نطاق واسع بما يكمل توزيع الأعباء المالية التي تتحملها الجهات المتلقية للزيت في الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول توزيعاً معقولاً ،

وإن يسلم بأهمية التصديق على بروتوكول عام 1992 لإتفاقية الصندوق لعام 1971 في وقت مبكر من قبل الدول التي تسدد الجهات المتلقية للزيت فيها قسطاً كبيراً من المساهمات في الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي بموجب هذا البروتوكول ،

وقد قبل بالتالي ، وكإجراء مؤقت ، إدخال نص في بروتوكول عام 1992 لإتفاقية الصندوق لعام 1971 يحدد سقفاً للمساهمات المستحقة على الجهات المتلقية للزيت في دولة يصل فيها حجم المساهمات الإجمالية المستحقة على الأطراف المساهمة في تلك الدولة بموجب هذا البروتوكول ، ما يزيد عن 27,5 في المائة من حجم المساهمات في الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي ،

2. يطلب إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ، بصفته جهة إيداع بروتوكولات عام 1984 وبروتوكولات عام 1992 ، إلى أن يلفت انتباه جميع الدول المؤهلة لأن تصبح أطرافاً في بروتوكولات عام 1984 وبروتوكولات عام 1992 إلى محتويات هذا القرار .
3. يطلب أيضاً إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية أن يتخذ جميع التدابير الضرورية والمناسبة لتوفير المشورة والمعونة إلى الدول المهتمة التي ترغب في اتخاذ إجراءات وفقاً لأحكام هذا القرار .
4. كما يطلب إلى مدير الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي أن يوفر التعاون والمساعدة المناسبين إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية في تنفيذ هذا القرار .
5. يدعو الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية إلى أن يتشاور مع اللجنة القانونية أو مجلس المنظمة البحرية الدولية ، حسبما هو مناسب ، وأن يلتمس رأيها وتوجيهاتها في التعامل مع المشكلات التي قد تنشأ في مجرى تنفيذ هذا القرار .

القرار 4

قرار بشأن بعض مشكلات القوانين المتعلقة بالمدى المتعلق بالدول التي اعربت
بالفعل عن موافقتها على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1984

إن المؤتمر ،

إن اعتماد بروتوكول عام 1992 المنقح للإصلاح الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 (اتفاقية المسؤولية لعام 1969) ، وبروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 (اتفاقية الصندوق لعام 1971) (المشار إليهما فيما بعد باسم "بروتوكولات عام 1992) ،

وإن يستذكر البروتوكولات المعتمدة في عام 1984 لتعديل اتفاقية المسؤولية لعام 1969 واتفاقية الصندوق لعام 1971 (المشار إليهما فيما بعد باسم "بروتوكولات عام 1984") ،

وإن يلاحظ أن عدداً معيناً من الدول قد أودعت بالفعل صكوك التصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام فيما يتعلق ببروتوكولات عام 1984 قبل اعتماد بروتوكولات عام 1992 ،

وإن يلاحظ أيضاً أن بروتوكولات عام 1984 لم تدخل حيز التنفيذ ، وإن من غير المحتمل أن تلبى شروط نفاذها في أعقاب اعتماد بروتوكولات عام 1992 عوضاً عنها ،

وإن يسلم ، مع هذا ، بأن هناك احتمالاً نظرياً في أن تدخل بروتوكولات عام 1984 حيز التنفيذ حتى بعد نفاذ بروتوكولات عام 1992 ،

وإن يقدر أن الدول التي وافقت على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1984 قد تواجه صعوبات إذا ما أصبحت أطرافاً في بروتوكولات عام 1992 دون السماح لها بحسب موافقتها على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1984 ،

وإن يرى أن من المستحب أن تقوم الدول التي وافقت على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1984 والتي ترغب أيضاً في أن تصبح أطرافاً في بروتوكولات عام 1992 باتخاذ الإجراءات اللازمة لتفادي وضع قد تكون فيه ملزمة بتطبيق نظامين متنازعين بشأن التعويض ،

واقتراناً منه بأن قيام الدول باتخاذ إجراءات لإنفاذ بروتوكولات عام 1992 سيساعد على النهوض بالفراض والاهداف التي اعتمدت بروتوكولات عام 1984 من أجلها أصلاً ،

1. يدعو الدول التي وافقت على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1984 والتي ترغب أيضاً في أن تصبح أطرافاً في بروتوكولات عام 1992 إلى أن تتخذ التدابير المناسبة لتفادي وضع قد تكون فيه ملزمة بتطبيق نظامين متنازعين بشأن التعويض ؛

2. بحث جميع الدول التي تقرر المشاركة في نظام التعميم المحدث على إيداع الصكوك الملائمة لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية في أقرب وقت ممكن ؛
3. يناشد جميع الدول التي تقرر المشاركة في النظام المحدث إلى أن تكفل قيامها بإيداع الصكوك المتعلقة ببروتوكولات عام 1992 فحسب دون أي إشارة إلى بروتوكولات عام 1984 ؛
4. يطلب إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية أن يلفت انتباه جميع الدول المؤهلة لأن تصبح أطرافاً في بروتوكولات عام 1992 إلى بنود هذا القرار ، ولاسيما المناشدة الواردة في الفقرة 3 أعلاه ؛
5. كما يطلب إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ، بالتعاون حسبما يتطلب الأمر مع مدير الصندوق الدولي للتعميم عن أضرار التلوث الزيتي (صندوق IOPC) ، أن يوفر كل ما يمكن من مشورة ومساعدة إلى الدول التي تنظر في أن تصبح طرفاً في بروتوكولات عام 1992 ، بغية كفالة أن تكون الاجراءات المتخذة من قبل تلك الدول متماشية مع بنود هذا القرار ؛
6. يخول الأمين العام ويطلب إليه ، بصفتة جهة إيداع البروتوكولات ، أن يقدم كل مساعدة ، بما يتماشى مع قانون المعاهدات وممارسات الإيداع في المنظمة البحرية الدولية والامم المتحدة ، لأجل أن تيسر جميع الصكوك التي تودعها الدول بعد اعتماد بروتوكولات عام 1992 إنفاذ بروتوكولات عام 1992 وحدها فحسب ؛
7. يدعو الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية إلى تقصي آراء ومشورة اللجنة القانونية أو مجلس المنظمة البحرية الدولية ، حسبما هو مناسب ، في معالجة المشكلات التي تنشأ فيما يتعلق بتنفيذ هذا القرار ؛
8. يطلب إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية أن يتقصى آراء وتعاون مدير الصندوق الدولي للتعميم عن أضرار التلوث الزيتي فيما يتعلق بتنفيذ هذا القرار .

القرار 3

قرار بشأن الحاجة إلى طاسي وضع يكون فيه
نظامان تعاهديان متنازعاان قيد التنفيذ

إن المؤتمر ،

إن اعتماد بروتوكول عام 1992 لتفكيح الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 (اتفاقية المسؤولية لعام 1969) وبروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 (اتفاقية الصندوق لعام 1971) (المشار إليهما فيما بعد باسم "بروتوكولات عام 1992") ،

وإن يستذكر البروتوكولات المعتمدة في عام 1984 لتعديل اتفاقية المسؤولية لعام 1969 واتفاقية الصندوق لعام 1971 (المشار إليها فيما بعد باسم "بروتوكولات عام 1984") ،

وإن يلاحظ أن بروتوكولات عام 1992 تضم جميع احكام بروتوكولات عام 1984 باستثناء الاحكام المتعلقة بالنفاذ ،

وإن يلاحظ على أن بروتوكولات عام 1992 يجب أن تشكل الصكوك التعديلية لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 واتفاقية الصندوق لعام 1971 ، عوضاً عن بروتوكولات عام 1984 التي ينبغي أن تفقد صلاحيتها ،

وإن يرى أن نفاذ بروتوكولات عام 1992 وكذلك بروتوكولات عام 1984 سيخلق وضعاً غير مستحب يكون فيه نظامان متنازعاان قيد التنفيذ ،

واقتراناً منه بأن اتفاقية المسؤولية لعام 1969 واتفاقية الصندوق لعام 1971 ، في الصيغة المنقحة ببروتوكولات عام 1992 ، تشكلان نظاماً تعاهدياً دولياً وأنها بشأن المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ،

وقناعة منه بأن الدول التي تقرر المشاركة في نظام محدث للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي تحتاج فحسب إلى أن تعرب عن موافقتها على أن تكون ملزمة ببروتوكولات عام 1992 دون أن تتخذ اي إجراء فيما يتعلق ببروتوكولات عام 1984 ،

ورغبة منه في إنفاذ بروتوكولات عام 1992 بأقل قدر من التأخير بغية وضع نظام التعويض المحدث قيد التنفيذ في أسرع وقت ممكن ،

1. يدعو جميع الدول إلى أن تنظر باكراً وعاجلاً في بروتوكولات عام 1992 بغية قبولها في موعد مبكر ،

(و) الدخول في مفاوضات مع الصندوق في الوقت الملائم بفرض التوصل إلى ترتيب ملهيد للطرفين بما يُمكن كلا الصندوقين من المشاركة في امانة واحدة يرأسها المدير ؛

2. يوصى بأن تصعد دورات عادية للجمعيةين ، بموجب الفقرة 1 من المادة 19 من إتفاقية الصندوق وإتفاقية الصندوق لعام 1971 ، كلما امكن ذلك ، خلال نفس الفترة وفي نفس المكان ؛

3. يوصى كذلك بأنه يتعين على الصندوق :

(أ) ضمان أن ينص النظام الأساسي لشؤون العاملين على أن يتلقى العاملون المستخدمون من قبل صندوق عام 1971 ، في التاريخ الذي يتوقف فيه سريان مفعول إتفاقية الصندوق لعام 1971 ، معاملة عادلة فيما يتعلق باحكام وشروط خدمتهم ، وذلك نتيجة للتشهير في الشخصية القانونية للمنظمة ؛

(ب) الدخول في مفاوضات مع الحكومة المضيفة لتتسنى النظر في مسألة الامتيازات والحصانات والمرافق التي ستتيح للصندوق بفرض تسويتها بطريقة مرضية للطرفين ، على ان تؤخذ في الاعتبار الامتيازات والحصانات والمرافق الممنوحة الان لصندوق عام 1971 .

القرار 2

قرار بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن

اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992

إن المؤتمر ،

إن اعتماد بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 ،

وإن يرى أن هناك حاجة ، قبل نفاذ البروتوكول ولمدة من الزمن بعد ذلك ، إلى اعداد بعض التدابير الادارية والتنظيمية بما يكفل أن يكون الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث الزيتي (يشار إليه فيما بعد باسم "الصندوق") الذي سيتم إنشاؤه بمقتضى الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992 (المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية الصندوق") قادراً على العمل على النحو المناسب اعتباراً من تاريخ بدء نفاذ البروتوكول المذكور ،

وإن يرى أن هناك حاجة إلى الإنتقال ، على نحو ميسر ، من التدابير الإدارية والتنظيمية إلى النظام القائم في ظل إتفاقية الصندوق لعام 1984 ،

1. يطلب إلى جمعية الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 (المشار إليه فيما بعد باسم "صندوق عام 1971") المنشأ بموجب الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1971 (المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية الصندوق لعام 1971") ، أن تخول مديرها وأن تعطيه التعليمات لإجراء ما يلي ، على أن يسدد الصندوق كافة النفقات التي قد تنجر عن ذلك :

(أ) الاضطلاع بالواجبات بمقتضى إتفاقية الصندوق ، بالإضافة إلى وظائفه بمقتضى إتفاقية الصندوق لعام 1971 ، شريطة ألا تتأثر مصالح الأطراف في إتفاقية الصندوق لعام 1971 على نحو غير سائغ ؛

(ب) بذل كل الجهود الممكنة ، بالتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى المعنية مثل المنظمة البحرية الدولية ، لتشجيع بدء نفاذ البروتوكول المذكور مبكراً ؛

(ج) تقديم كل المساعدة الضرورية لإقامة الصندوق ؛

(د) القيام بالأعمال التحضيرية اللازمة لعقد الدورة الأولى لجمعية الصندوق التي سيعود لعقدتها الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية وفقاً للمادة 36 من إتفاقية الصندوق ؛

(هـ) الدخول في مفاوضات مع المنظمة البحرية الدولية بغرض تمكين الصندوق من التوصل إلى إتفاقيات بأسرع وقت ممكن ، فيما يتعلق بمكان المقر والخدمات المساعدة ، حسب الاقتضاء ؛

ملاحظات توضيحية :

- 1 يجوز أن تتضمن تسمية الدولة ، إذا رُغِبَ في ذلك ، إشارة إلى السلطة العامة المختصة في بلد إصدار الشهادة .
- 2 إذا كان المبلغ الاجمالي للضمان مقدماً من أكثر من مصدر ، فينبغي بيان المقدار الخاص بكل مصدر من هذه المصادر .
- 3 إذا كان الضمان مقدماً في عدة اشكال ، فإن من الواجب تعدادها جميعاً .
- 4 من الواجب أن يحدد قيد بند "صدة الضمان" تاريخ نفاذ الضمان .

ملحق

شهادة تامين او ضمان مالي آخر فيما يتعلق
بالمسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتيصادرة بمقتضى احكام المادة السابعة من
الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية
عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992صادرة بمقتضى احكام المادة السابعة من
الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية
عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969

اسم السفينة	الرقم المميز او الحروف المميزة	صنائه التسجيل	اسم وعنوان المالك

تشهد بان هناك وثيقة تامين او ضمان مالي
آخر للسفينة الوارد اسمها اعلاه بما يستوفي
شروط المادة السابعة من الإتفاقية الدولية
بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1992 .

تشهد بان هناك وثيقة تامين او ضمان مالي
آخر للسفينة الوارد اسمها اعلاه بما يستوفي
شروط المادة السابعة من الإتفاقية الدولية
بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1969 .

..... نوع الضمان

..... مدة الضمان

اسم وعنوان المؤتمن (المؤمنين) و/او الكفيل (الكفلاء)

..... الاسم

..... العنوان

..... هذه الشهادة صالحة حتى

..... صادرة او مصدقة من قبل حكومة

(الاسم الكامل للدولة)

..... في (المكان)

..... في (التاريخ)

..... توقيع وصلة الموظف المسؤول عن الاصدار او التصديق
أو التصديق

ما لم ينص على خلاف ذلك ، يشهد التوقيع الذي تحمله هذه الشهادة على ان السفينة تتحمل
المسؤوليات المدنية بموجب الاتفاقيتين .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

ضميمة

القرار 1

قرار بشأن الاعتراف بشهادات صادرة بمقتضى الاتفاقية الدولية بشأن
المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969
والإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية
عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992

إن المؤتمِر ،

إشيري أن من المحبذ أن يبدل الأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن
اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1969 ، والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1992 ، كل جهد لأجل تيسير الإيعتراف بالشهادات التي تتطلبها هاتين الاتفاقيتين
وذلك خلال الفترة التي تكون فيها الاتفاقيتان المذكورتان متعايشتين .

يوصي بأن تطبق الأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1969 ، والأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1992 ، الممارسة التالية فيما يتعلق بإصدار الشهادات والاعتراف بها :

(أ) ينبغي للأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1969 ، والأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن
اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992 ، المصدرة لشهادات تثبت وجود تأمين أو ضمان
مالي آخر ساري المفعول وفقاً لأحكام الاتفاقية المعنية ، أن تستخدم وثيقة حسب
النموذج المرفق بهذا القرار ، وأن تشهد ، كلما كان ذلك ملائماً في كل حالة معينة ،
بأن متطلبات كلتا الاتفاقيتين مستوفاة .

(ب) وينبغي للأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث
الزيتي ، لعام 1969 ، من ناحية ، والأطراف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية
المدنية عن اضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992 ، من ناحية أخرى ، أن تعترف
بالشهادات الصادرة عن السلطة المناسبة وأن تقبلها بشكل متبادل وفقاً لأحكام
الاتفاقيتين المعنيتين . وينبغي أن تقبل هذه الشهادة للأغراض وفي ظل الظروف
المخصوص عليها في الفقرة 7 من المادة السابعة من الاتفاقيتين المعنيتين ، بما في
ذلك إجراءات التشاور .

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

附 件

第1号决议

关于承认按照《1969年国际油污损害民事责任公约》和《1992年国际油污损害民事责任公约》颁发的证书的决议

会议，

考虑到在《1969年国际油污损害民事责任公约》和《1992年国际油污损害民事责任公约》共存期间，这些公约的当事国应做出一切努力促使这些公约所要求的证书得到承认，

建议《1969年国际油污损害民事责任公约》的当事国和《1992年国际油污损害民事责任公约》的当事国，对于证书的颁发和承认，实施下述做法：

(a) 在按照各公约的规定颁发证明保险或其它财务担保属有效的证书时，《1969年国际油污损害民事责任公约》的当事国和《1992年国际油污损害民事责任公约》的当事国应使用符合本决议所附格式的文件；凡适当时，在每种情况下，均应当证明两个公约的要求均得到满足。

(b) 《1969年国际油污损害民事责任公约》当事国和《1992年国际油污损害民事责任公约》当事国应相互承认和接受有关当局按照各个公约的规定所颁发的证书。证书应在有关公约第VII条第7款规定的，包括磋商程序在内的范围内和条件下被接受。

附 件

油污损害民事责任的保险或其它财务担保的证书

按照《1969年国际油污损害民事责任公约》第VII条规定颁发

按照《1992年国际油污损害民事责任公约》第VII条规定颁发

船 名	独特编号或字符	登记港	所有人的姓名和地址

兹证明上述船舶具有符合《1969年国际油污损害民事责任公约》第VII条要求的有效保险单或其它财务担保。

兹证明符合上述船舶具有符合《1992年国际油污损害民事责任公约》第VII条要求的有效保险单或其它财务担保。

担保类型.....

担保期限.....

保险人和/或保证人的名称和地址

名称.....

地址.....

本证书的有效期至.....止

由.....

(国家全称)

..... 政府颁发或认证。

在.....

(地 点)

于.....

(日 期)

.....
(颁发或认证官员的签字和职衔)

除非作出不同说明，否则对本证书的签字证明两个公约规定的责任均已得到保险。

注释：

- 1 如果需要，在国家的名称中可写上颁证国主管公共当局名称。
- 2 如果保险总额系由多个来源提供，则应指明每一来源提供的金额。
- 3 如担保由几种方式提供，则应将这些方式一一列明。
- 4 在“担保期限”一项中，必须注明该担保的生效日期。

第3号决议

关于设立1993年国际油污 赔偿基金的决议

会议，

通过了修正《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》的《1993年议定书》，

考虑到为了保证《1993年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（以下称《1993年基金公约》）设立的国际油污赔偿基金（以下称“1993年基金”）能从所述议定书生效之日起正常运作，在该议定书生效前和在其生效后的若干时间内，需要制定若干行政和组织措施，

考虑到需要做好准备工作，使这些行政和组织措施顺利地转变为《1993年基金公约》规定的体系，

1. 要求根据《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（以下称《1971年基金公约》）设立的1971年国际油污赔偿基金（以下称“1971年基金”）大会，在所有可能产生的费用均由该基金支付的基础上，授权和指示其干事长：

- (a) 在《1971年基金公约》对其规定的职责外，还要履行《1993年基金公约》规定的任务，但《1971年基金公约》当事国的利益不得受到不利影响；
- (b) 尽一切可能的努力，与国际海事组织（海事组织）等有关的其它国际组织合作，鼓励所述议定书早日生效；
- (c) 对建立1993年基金提供一切必要的帮助；
- (d) 为1993年基金的大会的第一次会议做好必要的筹备工作，按照《1993年基金公约》第38条，该会议由海事组织秘书长召集；
- (e) 与海事组织进行谈判，使1993年基金尽早能在办公用房和辅助工作方面达成协议；

- (f) 在适当时间与1993年基金进行谈判，以达成互惠安排，使两个“基金”共用一个以干事长为首的秘书处；
- 2 建议凡可行时，应在同一时间和同一地点举行第19条第1款规定的《1993年基金公约》和《1971年基金公约》的大会的常会；
- 3 还建议1993年基金：
- (a) 在其职工条例和规则中，确保在“1971年基金”失效之日，由“1971年基金”雇佣的人员不会因为该组织法人地位的改变而在任取的条款和条件方面受到较差待遇；
- (b) 与东道国政府举行谈判，使应给予1993年基金的特权、豁免权和便利问题能得到考虑，以便根据目前给予“1971年基金”的特权、豁免权和便利，使该问题以彼此满意的方式得到解决。

第3号决议

关于需要避免两个有冲突的条约体系都在运作的局面的决议

会议，

通过了修正《1969年国际油污损害民事责任公约》（《1969年责任公约》）的《1992年议定书》和修正《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（《1971年基金公约》）的《1992年议定书》（此后称为“1992年的两个议定书”），

忆及在1984年通过的修正《1969年责任公约》和《1971年基金公约》的两个议定书（此后称为“1984年的两个议定书”），

注意到1992年的两个议定书中包含了1984年的两个议定书中除生效规定之外的其它所有规定，

一致认为，1992年的两个议定书应作为《1969年责任公约》和《1971年基金公约》的修正文件，代替不再有生命力的1984年的两个议定书，

鉴于1992年的两个议定书和1984年的两个议定书如果都生效，便会造成两个有冲突的体系都在运作的不利局面，

深信经1992年的两个议定书修订的《1969年责任公约》和《1971年基金公约》是关于油污损害的责任和赔偿的适当的国际条约体系，

确信决定参加经更新的油污损害赔偿体系的国家，仅需表示同意受1992年的两个议定书的约束而无需对1984年的两个议定书采取任何行动，

希望使1992年的两个议定书从速生效，以使经更新的赔偿体系尽早运作，

1. 请所有国家早日和紧急地对1992年的两个议定书作出审议，使其早日得到接受；
2. 敦促决定参加经更新的赔偿体系的国家尽早向国际海事组织（海事组织）秘书长交存有关文件；

3. 呼吁决定参加经更新的体系的所有国家确保仅交存有关1993年的两个议定书的文件而对1984年的两个议定书不作任何提及；
4. 要求海事组织秘书长提请有权成为1993年的两个议定书的所有国家注意本决议的条款，特别是上述第3段中的呼吁；
5. 还要求海事组织秘书长与国际油污赔偿基金（油污基金）干事长进行必要合作，向考虑成为1993年的两个议定书当事国的国家提供一切可能的建议和帮助，以确保此种国家采取的行动符合本决议的条款；
6. 授权并要求秘书长以这两个议定书的保存人的身份，按照条约法及海事组织和联合国的保存人的惯例，提供一切帮助，使各国在通过1993年的两个议定书之后所交存的所有文件均仅有助于1993年的两个议定书的生效；
7. 请海事组织秘书长在处理实施本决议所出现的问题时，视情征求海事组织的法律委员会或理事会的意见和指导；
8. 要求海事组织秘书长在实施本决议时，征求油污基金干事长的意见和合作。

第4号决议

与已表示同意受1984年的两个议定书约束的 国家有关的若干条约法问题的决议

会议，

通过了修正《1969年国际油污损害民事责任公约》（《1969年责任公约》）的《1992年议定书》和修正《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（《1971年基金公约》）的《1992年议定书》（此后称为“1992年的两个议定书”），

忆及在1984年通过的修正《1969年民责公约》和《1971年基金公约》的两个议定书（以下称为“1984年的两个议定书”）。

注意到有若干国家在通过1992年的两个议定书前已交存了批准、接受、核准或加入1984年的两个议定书的文件，

还注意到，1984年的两个议定书仍未生效；鉴于已通过了旨在替代它们的1992年的两个议定书，因此1984年的两个议定书的生效条件是不大可能得到满足的，

但是意识到，从理论上说，即使在1992年的两个议定书生效之后，1984年的两个议定书仍然可能生效，

考虑到万一1984年的两个议定书生效，则已同意受1984年的两个议定书约束的国家，如成为1992年的两个议定书的当事国，便会遇到困难。

认为，已同意受1984年的两个议定书约束、又希望成为1992年的两个议定书的当事国的国家，应采取必要措施，避免出现两个赔偿体系同时实施的局面，

深信各国为使1992年的两个议定书生效而采取的措施有助于促进原先通过的1984年的两个议定书的宗旨和目标的实现，

1. 请已同意受1984年的两个议定书约束但又希望成为1992年的两个议定书当事国的国家采取适当措施，避免出现两个赔偿体系同时实施的局面；

2. 要求作为1984年的两个议定书和1993年的两个议定书的保存人的国际海事组织（海事组织）秘书长，提请有资格成为1984年的两个议定书和1993年的两个议定书的当事国的国家注意本决议的内容；
3. 还要求海事组织秘书长采取一切必要和适当措施，向希望按照本决议的规定行动的国家提供建议和帮助；
4. 还要求国际油污赔偿基金干事长向海事组织秘书长提供适当的合作和帮助，以实施本决议；
5. 请海事组织秘书长在处理实施本决议所可能出现的任何问题时，与海事组织的法律委员会或理事会进行磋商，并征求它们的意见和指示。

第5号决议

关于接受对任何特定国家的油类接收人的 应付摊款的临时上限的决议

会议，

对《1969年国际油污损害民事责任公约》（《1969年责任公约》）和《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（《1971年基金公约》）制定的现行国际责任和赔偿系统表示强烈支持，

确认在今后保持该系统生命力的重要性，

忆及在1984年通过的、对改进范围和增加赔偿作出规定的修正《1969年责任公约》和《1971年基金公约》的两个议定书（1984年的两个议定书）仍未生效，

认识到需要确保使1984年的两个议定书的内容尽快生效，

通过了修正《1969年责任公约》和《1971年基金公约》的1993年的两个议定书（1993年的两个议定书），

意识到《1971年基金公约》的《1993年议定书》需要得到广泛的批准，以确保该议定书缔约国的油类接收人的财务负担得到合理的分配，

认识到其油类接收人向该议定书规定的国际油污赔偿基金缴付较大比例摊款的国家及早批准《1971年基金公约》的《1993年议定书》的重要性，

因此接受，作为一种临时措施，在《1971年基金公约》的《1993年议定书》中加入一个规定：如按该议定书规定，在某一国家中摊款人的应付摊款总额超过国际油污赔偿基金摊款的27.5%，则对该国中油类接收人的应付摊款规定一个上限，

强调指出，接受采用此种上限系统，是鉴于在《1971年基金公约》生效后的最初几年中所出现的非常特殊的情况，

着重指出，不应将采用此种上限系统解释成是为现有的或准备制定的任何其它公约树立了先例，

希望使1993年的两个议定书从速生效，

请所有国家考虑早日批准1993年的两个议定书，确保国际责任和赔偿系统的生命力在今后得以保持。

ATTACHMENT

Resolution 1

RESOLUTION ON THE RECOGNITION OF CERTIFICATES ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969 AND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992

THE CONFERENCE,

CONSIDERING that for a period during which the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, coexist it is desirable that Parties to these Conventions make all efforts to facilitate the recognition of certificates required by the Conventions,

RECOMMENDS that Parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and Parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, apply the following practice in respect of the issue and the recognition of certificates:

- (a) Parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and Parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, issuing certificates attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of the respective conventions, should use the document in the form annexed to this resolution and, in so far as is appropriate in each respective case, should certify that the requirements of both Conventions are satisfied.
- (b) Parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, on the one side and Parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, on the other side should mutually recognize and accept certificates issued by the appropriate authority in accordance with the provisions of the respective Conventions. The certificate should be accepted to the extent and under the conditions provided for in Article VII, paragraph 7, of the relevant Conventions, including the procedure of consultation.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security

Duration of Security

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of
(Full designation of the State)

At On
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing
or certifying official

Unless indicated to the contrary the signature of this certificate certifies that liability under both Conventions is covered.

Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

Resolution 2

RESOLUTION ON THE ESTABLISHMENT OF THE
INTERNATIONAL OIL POLLUTION
COMPENSATION FUND, 1992

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971,

CONSIDERING that there is a need, before the Protocol enters into force and for some time thereafter, to prepare certain administrative and organizational measures in order to ensure that the International Oil Pollution Compensation Fund (hereinafter referred to as "the Fund") to be established under the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (hereinafter referred to as "the Fund Convention"), can operate properly as from the date of entry into force of the said Protocol,

CONSIDERING that there is need to provide for a smooth transition of administrative and organizational measures to the regime under the 1992 Fund Convention,

1. REQUESTS the Assembly of the International Oil Pollution Compensation Fund, 1971 (hereinafter referred to as "the 1971 Fund"), established under the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 ("hereinafter referred to as "the 1971 Fund Convention"), to authorize and instruct its Director, on the basis that all expenses that may be incurred would be reimbursed by the Fund:

- (a) to perform, in addition to his functions under the 1971 Fund Convention, duties under the Fund Convention, provided that the interests of Parties to the 1971 Fund Convention are not unduly affected;
- (b) to make all possible efforts, in co-operation with other international organizations concerned such as the International Maritime Organization (IMO), to encourage early entry into force of the said Protocol;
- (c) to provide all necessary assistance for the setting up of the Fund;
- (d) to make the necessary preparations for the first session of the Assembly of the Fund, which is to be convened by the Secretary-General of IMO, in accordance with Article 36 of the Fund Convention;
- (e) to enter into negotiations with IMO with a view to enabling the Fund to reach agreements, as soon as possible, regarding accommodation and supporting services, as appropriate;
- (f) to enter into negotiations with the Fund at the appropriate time with a view to reaching a mutually advantageous arrangement enabling both Funds to share a single Secretariat, headed by the Director;

2. RECOMMENDS that regular sessions of the Assemblies, under Article 19, paragraph 1, of the Fund Convention and the 1971 Fund Convention, be held, as far as practicable, during the same period and at the same place;

3. FURTHER RECOMMENDS that the Fund should:

- (a) ensure, in its Staff Rules and Regulations, that personnel employed by the 1971 Fund on the date when the 1971 Fund Convention ceases to be in force will receive treatment no less favourable, as regards the terms and conditions of their service, as a result of the change of legal personality of the organization;
- (b) enter into negotiations with the host Government so that the question of the privileges, immunities and facilities to be accorded to the Fund can be considered with a view to its being settled in a mutually satisfactory manner, having regard to the privileges, immunities and facilities accorded at present to the 1971 Fund.

Resolution 3

RESOLUTION ON THE NEED TO AVOID A SITUATION IN WHICH
TWO CONFLICTING TREATY REGIMES ARE OPERATIONAL

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (the 1969 Liability Convention) and the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (the 1971 Fund Convention) (hereinafter referred to as the "1992 Protocols"),

RECALLING the Protocols which were adopted in 1984 to amend the 1969 Liability Convention and 1971 Fund Convention (hereinafter referred to as the "1984 Protocols"),

NOTING that the 1992 Protocols incorporate all the provisions of the 1984 Protocols with the exception of the provisions on entry into force,

HAVING AGREED that the 1992 Protocols should constitute the amending instruments to the 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention, in place of the 1984 Protocols which should no longer be viable,

CONSIDERING that the entry into force of the 1992 Protocols as well as the 1984 Protocols would create an undesirable situation in which two conflicting regimes would become operational,

CONVINCED that the 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention, as modified by the 1992 Protocols, constitute an adequate international treaty regime on liability and compensation for oil pollution damage,

SATISFIED that States which decide to participate in a modernized regime on compensation for oil pollution damage need only express their consent to be bound by the 1992 Protocols without also taking any action in respect of the 1984 Protocols,

DESIROUS of bringing the 1992 Protocols into force with minimum delay in order to bring the modernized regime of compensation into operation as soon as possible,

1. INVITES all States to give early and urgent consideration to the 1992 Protocols with a view to their acceptance thereof at an early date;
2. URGES all States which decide to participate in the modernized regime of compensation to deposit the appropriate instruments with the Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO) as soon as possible;
3. APPEALS to all States which decide to participate in the modernized regime to ensure that they deposit instruments only in respect of the 1992 Protocols and without any references to the 1984 Protocols;

4. REQUESTS the Secretary-General of IMO to bring the terms of this resolution, and in particular the appeal in paragraph 3 above, to the attention of all States entitled to become Parties to the 1992 Protocols;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General of IMO, in co-operation as necessary with the Director of the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund), to provide all possible advice and assistance to States considering becoming Party to the 1992 Protocols, in order to ensure that the action taken by such States shall be in accordance with the terms of this resolution;
6. AUTHORIZES AND REQUESTS the Secretary-General, in his capacity as depositary of the Protocols, to give every assistance, in conformity with the law of treaties and the depositary practice of IMO and the United Nations, so that all instruments deposited by States after the adoption of the 1992 Protocols will facilitate the entry into force of only the 1992 Protocols;
7. INVITES the Secretary-General of IMO to seek the views and guidance of the Legal Committee or the Council of IMO, as may be appropriate, in dealing with problems which may arise in connection with the implementation of this resolution;
8. REQUESTS the Secretary-General of IMO to seek the views and co-operation of the Director of the IOPC Fund in connection with the implementation of this resolution.

Resolution 4

RESOLUTION ON CERTAIN PROBLEMS OF TREATY LAW CONCERNING
STATES WHICH HAVE ALREADY EXPRESSED THEIR CONSENT
TO BE BOUND BY THE 1984 PROTOCOLS

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (the 1969 Liability Convention) and the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (the 1971 Fund Convention) (hereinafter referred to as the "1992 Protocols"),

RECALLING the Protocols adopted in 1984 to amend the 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention (hereinafter referred to as the "1984 Protocols"),

NOTING that, prior to the adoption of the 1992 Protocols, a certain number of States had already deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession regarding the 1984 Protocols,

NOTING ALSO that the 1984 Protocols have not entered into force and that it is unlikely that the conditions for their entry into force will be met following the adoption of the 1992 Protocols which are intended to replace them,

RECOGNIZING, however, that it is theoretically possible for the 1984 Protocols to enter into force even after the entry into force of the 1992 Protocols,

BEARING IN MIND that the States which have consented to be bound by the 1984 Protocols might encounter difficulties if they were to become Parties to the 1992 Protocols should the 1984 Protocols enter into force,

CONSIDERING that it is desirable that the States which have consented to be bound by the 1984 Protocols and which also wish to become Parties to the 1992 Protocols should take the necessary measures to avoid being faced with a situation in which two compensation regimes would be in force concurrently,

CONVINCED that measures taken by States to bring the 1992 Protocols into force will help to promote the object and purpose for which the 1984 Protocols were originally adopted,

1. INVITES the States which have consented to be bound by the 1984 Protocols and which also wish to become Parties to the 1992 Protocols to take appropriate measures to avoid being faced with a situation in which two compensation regimes would be in force concurrently;
2. REQUESTS the Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO), as the depositary of the 1984 Protocols and of the 1992 Protocols, to bring the contents of this resolution to the attention of all the States qualified to become Parties to the 1984 Protocols and to the 1992 Protocols;

3. FURTHER REQUESTS the Secretary-General of IMO to take all necessary and appropriate measures to advise and assist interested States wishing to act in accordance with the provisions of this resolution;
4. ALSO REQUESTS the Director of International Oil Pollution Compensation Fund to provide appropriate co-operation and assistance to the Secretary-General of IMO for the implementation of this resolution;
5. INVITES the Secretary-General of IMO to consult the Legal Committee or the Council of IMO, as appropriate, and to seek their opinion and guidance in dealing with any problems which may arise in the context of the implementation of this resolution.

Resolution 5

RESOLUTION ON THE ACCEPTANCE OF AN INTERIM CAP
ON CONTRIBUTIONS PAYABLE BY OIL RECEIVERS
IN ANY GIVEN STATE

THE CONFERENCE,

EXPRESSING its strong support for the present international system of liability and compensation established by the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (the 1969 Liability Convention), and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (the 1971 Fund Convention),

AFFIRMING the importance of maintaining the viability of this system in the future,

RECALLING that the Protocols which were adopted in 1984 to amend the 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention (the 1984 Protocols), which provide for improved scope and enhanced compensation, have not entered into force,

AWARE of the need to ensure the entry into force of the content of the 1984 Protocols as soon as possible,

HAVING ADOPTED the Protocols of 1992 to amend the 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention (the 1992 Protocols),

APPRECIATING the need for a wide ratification of the 1992 Protocol to the 1971 Fund Convention so as to ensure a reasonable distribution of the financial burden imposed on oil receivers in the Contracting States to that Protocol,

RECOGNIZING the importance of ratification of the 1992 Protocol to the 1971 Fund Convention at an early stage by States whose oil receivers pay a substantial proportion of the contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund,

HAVING ACCEPTED therefore the introduction in the 1992 Protocol to the 1971 Fund Convention, as an interim measure, of a provision setting a cap on the contributions payable by oil receivers in a State where the total contributions payable by the contributors in that State under that Protocol represent more than 27.5% of the contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund,

EMPHASIZING that the introduction of such a capping system has been accepted in the light of the very special situation that existed in the early years after the entry into force of the 1971 Fund Convention,

UNDERLINING that the introduction of such a capping system should not be interpreted as setting a precedent in respect of any existing or future convention,

DESIRING to bring the 1992 Protocols into force with minimum delay,

INVITES all States to consider early ratification of the 1992 Protocols so as to ensure the maintenance of the viability of the international system of liability and compensation in the future.

DOCUMENT JOINT

Résolution 1

RESOLUTION SUR LA RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DELIVRES EN VERTU DE LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR
LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES ET DE LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 SUR LA RESPONSABILITE
CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

LA CONFERENCE,

CONSIDERANT que pendant la période au cours de laquelle coexisteront la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il serait souhaitable que les Parties auxdites conventions s'efforcent au maximum de faciliter la reconnaissance des certificats prescrits par ces conventions,

RECOMMANDE aux Parties à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et aux Parties à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de suivre la procédure ci-après pour la délivrance et la reconnaissance des certificats :

- a) les Parties à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les Parties à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui délivrent des certificats attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions des conventions concernées devraient utiliser un document conforme au modèle joint en annexe à la présente résolution et, dans la mesure où cela est possible dans chaque cas particulier, elles devraient certifier qu'il est satisfait aux prescriptions des deux conventions;
- b) les Parties à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, d'une part, et, d'autre part, les Parties à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures devraient reconnaître et accepter, sur une base réciproque, les certificats délivrés par l'autorité compétente conformément aux dispositions des conventions pertinentes. Ces certificats devraient être reconnus aux fins et dans les conditions prévues à l'article VII, paragraphe 7, des conventions concernées, y compris la procédure de consultation.

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIERE
RELATIVE A LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES
DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie

Durée de la garantie.....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de
(nom complet de l'Etat)

Fait à le
(lieu) (date)

.....
Signature et titre de l'agent
qui délivre ou vise le certificat

Sauf indication contraire, il est certifié par la signature du présent certificat que le navire est couvert pour la responsabilité découlant des deux conventions.

Notes explicatives :

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, le montant fourni par chacune d'elles devrait être indiqué.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il conviendrait de les énumérer.
4. Dans la rubrique "Durée de la garantie", il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

Résolution 2

RESOLUTION SUR LA CREATION DU FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS A
LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

LA CONFERENCE,

AYANT ADOPTE le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

CONSIDERANT qu'il est nécessaire, avant et pendant un certain temps après l'entrée en vigueur du Protocole, de préparer sur le plan de l'administration et de l'organisation certaines mesures qui garantiront, à partir de la date de l'entrée en vigueur dudit Protocole, le bon fonctionnement du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé le "Fonds") qui sera créé en vertu de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommée la "Convention portant création du Fonds"),

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de garantir un passage sans difficultés de ces mesures administratives et d'organisation au régime établi en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds,

1. PRIE l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé le "Fonds de 1971"), institué par la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommée la "Convention de 1971 portant création du Fonds"), de donner mission à son Administrateur, étant entendu que tous les frais engagés seront remboursés par le Fonds,

- a) d'assumer, en plus des tâches qui lui incombent en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les fonctions prévues par la Convention portant création du Fonds, à condition que cela ne porte pas indûment atteinte aux intérêts des Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds;
- b) de déployer tous les efforts possibles, en coopérant avec les autres organisations internationales intéressées, comme l'Organisation maritime internationale (OMI), pour favoriser l'entrée en vigueur rapide dudit Protocole;
- c) de fournir toute l'aide nécessaire à la mise en place du Fonds;
- d) de procéder aux préparatifs nécessaires en vue de la première session de l'Assemblée du Fonds, qui doit être convoquée par le Secrétaire général de l'OMI, conformément à l'article 36 de la Convention portant création du Fonds;
- e) d'entreprendre des négociations avec l'OMI afin de permettre au Fonds de conclure des accords, le plus rapidement possible, sur les locaux et les services d'appui nécessaires;

- f) d'entreprendre des négociations avec le Fonds, en temps voulu, afin que les deux Fonds parviennent, dans leur intérêt commun, à un accord leur permettant de partager les services d'un seul secrétariat, dirigé par l'Administrateur;
2. RECOMMANDE que les sessions ordinaires des Assemblées, convoquées conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 19 de la Convention portant création du Fonds et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, se tiennent, autant que possible, pendant la même période et au même lieu;
3. RECOMMANDE EN OUTRE au Fonds :
- a) de s'assurer, dans son règlement du personnel et son statut du personnel, que le personnel employé par le Fonds de 1971 à la date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds cessera d'être en vigueur ne recevra pas un traitement moins favorable eu égard à ses conditions d'emploi, par suite du changement de personnalité juridique de l'organisation;
- b) d'entreprendre des négociations avec le Gouvernement hôte afin que la question des privilèges, immunités et facilités accordés au Fonds puisse être examinée et réglée de façon satisfaisante d'un commun accord, compte tenu des privilèges, immunités et facilités accordés à présent au Fonds de 1971.

Résolution 3

RESOLUTION SUR LA NECESSITÉ D'EVITER UNE SITUATION DANS LAQUELLE
DEUX REGIMES DE TRAITES CONFLICTUELS SERAIENT APPLICABLES

LA CONFERENCE,

AYANT ADOPTE le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1969 sur la responsabilité) et le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1971 portant création du Fonds) (ci-après dénommés les "Protocoles de 1992"),

RAPPELANT les Protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité et la Convention de 1971 portant création du Fonds qui ont été adoptés en 1984 (ci-après dénommés les "Protocoles de 1984"),

NOTANT que les Protocoles de 1992 incorporent toutes les dispositions des Protocoles de 1984 à l'exception des dispositions relatives à l'entrée en vigueur,

AYANT CONVENU que les Protocoles de 1992 devraient être les instruments qui modifient la Convention de 1969 sur la responsabilité et la Convention de 1971 portant création du Fonds, en lieu et place des Protocoles de 1984, lesquels ne devraient plus être viables,

CONSIDERANT que l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 ainsi que des Protocoles de 1984 créerait une situation fâcheuse caractérisée par la mise en oeuvre de deux régimes conflictuels,

CONVAINCUE que la Convention de 1969 sur la responsabilité et la Convention de 1971 portant création du Fonds, telles que modifiées par les Protocoles de 1992, constituent un régime conventionnel international adéquat de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

S'ETANT ASSUREE que les Etats qui décident de participer à un régime modernisé d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont seulement à exprimer leur consentement à être liés par les Protocoles de 1992 sans prendre également de mesures à l'égard des Protocoles de 1984,

DESIRANT que les Protocoles de 1992 entrent en vigueur dans les meilleurs délais afin que le régime modernisé d'indemnisation soit mis en oeuvre dès que possible,

1. INVITE tous les Etats à procéder d'urgence et à brève échéance à l'examen des Protocoles de 1992 en vue de les accepter à une date rapprochée;
2. PRIE INSTAMMENT tous les Etats qui décident de participer au régime modernisé d'indemnisation de déposer les instruments appropriés auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) dès que possible;

3. ADRESSE UN APPEL à tous les Etats qui décident de participer au régime modernisé pour qu'ils veillent à déposer des instruments à l'égard des seuls Protocoles de 1992, sans se référer aux Protocoles de 1984;
4. PRIE le Secrétaire général de l'OMI de porter les dispositions de la présente résolution et, en particulier, l'appel adressé au paragraphe 3 à l'attention de tous les Etats habilités à devenir Parties aux Protocoles de 1992;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de l'OMI de fournir, en coopération le cas échéant avec l'Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI), tous les conseils et toute l'assistance possibles aux Etats qui envisagent de devenir Parties aux Protocoles de 1992, afin de veiller à ce que les mesures prises par ces Etats soient conformes aux dispositions de la présente résolution;
6. AUTORISE ET INVITE le Secrétaire général, en sa qualité de dépositaire des Protocoles, à apporter toute son assistance, conformément au droit des traités et aux usages suivis par l'OMI et l'ONU en tant que dépositaires, pour que tous les instruments déposés par des Etats après l'adoption des Protocoles de 1992 facilitent l'entrée en vigueur des seuls Protocoles de 1992;
7. INVITE le Secrétaire général de l'OMI à solliciter l'opinion et les directives du Comité juridique ou du Conseil de l'OMI, selon qu'il conviendra, pour traiter des problèmes qui pourraient se poser dans le contexte de la mise en application de la présente résolution;
8. PRIE le Secrétaire général de l'OMI de solliciter l'opinion et la coopération de l'Administrateur du FIPOI dans le contexte de la mise en application de la présente résolution.

Résolution 4

RESOLUTION SUR CERTAINS PROBLEMES DE DROIT DES TRAITES CONCERNANT
LES ETATS QUI ONT DEJA EXPRIME LEUR CONSENTEMENT A
ETRE LIES PAR LES PROTOCOLES DE 1984

LA CONFERENCE,

AYANT ADOPTE le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1969 sur la responsabilité) et le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1971 portant création du Fonds) (ci-après dénommés les "Protocoles de 1992"),

RAPPELANT les Protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité et la Convention de 1971 portant création du Fonds qui ont été adoptés en 1984 (ci-après dénommés les "Protocoles de 1984"),

NOTANT qu'un certain nombre d'Etats ont déjà déposé des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à l'égard des Protocoles de 1984 avant l'adoption des Protocoles de 1992,

NOTANT EGALEMENT que les Protocoles de 1984 ne sont pas entrés en vigueur et qu'il est peu probable que les conditions de leur entrée en vigueur se trouvent remplies à la suite de l'adoption des Protocoles de 1992 visant à les remplacer,

RECONNAISSANT, toutefois, qu'il est théoriquement possible que les Protocoles de 1984 entrent en vigueur même après l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992,

CONSCIENTE de ce que les Etats qui ont consenti à être liés par les Protocoles de 1984 pourraient avoir des difficultés s'ils devaient devenir Parties aux Protocoles de 1992 alors que les Protocoles de 1984 entreraient en vigueur,

CONSIDERANT qu'il est souhaitable que les Etats qui ont consenti à être liés par les Protocoles de 1984 et qui désirent également devenir Parties aux Protocoles de 1992 prennent les mesures appropriées pour éviter de se trouver dans une situation où deux régimes d'indemnisation seraient concurremment en vigueur,

CONVAINCUE que les mesures prises par les Etats pour mettre en vigueur les Protocoles de 1992 aideront à promouvoir l'objet et le but pour lesquels les Protocoles de 1984 ont été adoptés à l'origine,

1. INVITE les Etats qui ont consenti à être liés par les Protocoles de 1984 et qui désirent également devenir Parties aux Protocoles de 1992 à prendre les mesures appropriées pour éviter de se trouver dans une situation où deux régimes d'indemnisation seraient concurremment en vigueur;

2. PRIE le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), en tant que dépositaire des Protocoles de 1984 et des Protocoles de 1992, de porter le contenu de la présente résolution à l'attention de tous les Etats habilités à devenir Parties aux Protocoles de 1984 et aux Protocoles de 1992;
3. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de l'OMI de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées pour conseiller et assister les Etats intéressés qui souhaitent agir conformément aux dispositions de la présente résolution;
4. PRIE EGALEMENT l'Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures d'accorder la coopération et l'assistance appropriées au Secrétaire général de l'OMI pour la mise en application de la présente résolution;
5. INVITE le Secrétaire général de l'OMI à consulter le Comité juridique ou le Conseil de l'OMI, selon qu'il conviendra, et à solliciter leur opinion et leurs directives pour traiter des problèmes qui pourraient se poser dans le contexte de la mise en application de la présente résolution.

Résolution 5

RESOLUTION SUR L'ACCEPTATION D'UN PLAFONNEMENT INTERIMAIRE
DES CONTRIBUTIONS DUES PAR LES RECEPTIONNAIRES
D'HYDROCARBURES DANS UN ETAT DONNE

LA CONFERENCE,

EXPRIMANT son ferme appui pour l'actuel système international de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1969 sur la responsabilité) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1971 portant création du Fonds),

AFFIRMANT qu'il importe de préserver la viabilité du système à l'avenir,

RAPPELANT que les Protocoles qui ont été adoptés en 1984 pour modifier la Convention de 1969 sur la responsabilité et la Convention de 1971 portant création du Fonds (les Protocoles de 1984), afin d'en élargir la portée et d'offrir une indemnisation accrue, ne sont pas entrés en vigueur,

CONSCIENTE de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu des Protocoles de 1984,

AYANT ADOPTE les Protocoles de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité et la Convention de 1971 portant création du Fonds (les Protocoles de 1992),

SACHANT qu'il est nécessaire que le Protocole de 1992 à la Convention de 1971 portant création du Fonds soit largement ratifié pour assurer une répartition raisonnable de la charge financière imposée aux réceptionnaires d'hydrocarbures dans les Etats contractants à ce protocole,

RECONNAISSANT qu'il importe que le Protocole de 1992 à la Convention de 1971 portant création du Fonds soit ratifié au plus tôt par les Etats dont les réceptionnaires d'hydrocarbures paient une partie importante des contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

AYANT ACCEPTE en conséquence d'introduire, à titre intérimaire, dans le Protocole de 1992 à la Convention de 1971 portant création du Fonds, une disposition prévoyant un plafonnement des contributions dues par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat, lorsque le total des contributions dues par les contribuables dans cet Etat en vertu de ce protocole, représente plus de 27,5 % des contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

INSISTANT sur le fait que l'introduction d'un tel système de plafonnement a été acceptée compte tenu de la situation très spéciale qui a régné au cours des premières années qui ont suivi l'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création du Fonds,

SOULIGNANT que l'introduction d'un tel système de plafonnement ne devrait pas être interprétée comme constituant un précédent pour toute autre convention existante ou future,

SOUHAITANT que les Protocoles de 1992 entrent en vigueur au plus tôt,

INVITE tous les Etats à envisager la ratification des Protocoles de 1992 à une date rapprochée, de façon à préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation à l'avenir.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ПРИЛОЖЕНИЕ

Резолюция 1

РЕЗОЛЮЦИЯ О ПРИЗНАНИИ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ВЫДАВАЕМЫХ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1969 ГОДА И МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1992 ГОДА

КОНФЕРЕНЦИЯ,

СЧИТАЯ, что в течение периода, когда Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года будут действовать одновременно, представляется желательным, чтобы участники этих Конвенций приложили все усилия для облегчения признания свидетельств, требуемых Конвенциями,

РЕКОМЕНДУЕТ участникам Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и участникам Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года применять следующую практику в отношении выдачи и признания свидетельств:

- a) Участники Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и участники Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года при выдаче свидетельств, подтверждающих действительность страновыми или иного финансового обеспечения в соответствии с положениями соответствующих конвенций, должны использовать для этого документа образец, приведенный в приложении к настоящей резолюции и, насколько это окажется целесообразным в каждом отдельном случае, удовлетворять требованиям обеих Конвенций.
- b) Участники Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, с одной стороны, и участники Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года, с другой стороны, должны взаимно признавать и принимать свидетельства, выданные компетентными властями согласно положениям соответствующих Конвенций. Свидетельство должно приниматься в той степени и при таких условиях, как это предусмотрено в пункте 7 статьи VII соответствующих Конвенций, включая процедуру консультации.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ
ОБЕСПЕЧЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ**

Выдано в соответствии с положениями статьи VII Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года

Выдано в соответствии с положениями статьи VII Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Наименование и адрес собственника судна

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи VII Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи VII Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года

Вид обеспечения

Срок действия обеспечения

Наименование и адрес страховщика (страховщиков) и/или лица (лиц), предоставивших финансовое обеспечение

Наименование

Адрес

Настоящее свидетельство действительно до

Выдано или удостоверено Правительством

(Полное наименование государства)

В (Место) (Дата)

.....
Подпись и должность официального лица, выдающего или удостоверяющего свидетельство

Если не указано иное, подпись настоящего свидетельства удостоверяет покрытие ответственности на основании обеих Конвенций.

- Примечания:
1. Указывая наименование государству, при желании можно называть компетентный государственный орган страны, где выдается свидетельство.
 2. Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, предоставленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.
 3. Если предоставляемые обеспечения неоднородны, они должны быть перечислены.
 4. Запись "Срок действия обеспечения" должна содержать дату, на которую это обеспечение вступает в силу.

Резолюция 2

РЕЗОЛЮЦИЯ О СОЗДАНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОНДА ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ
УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ 1992 ГОДА

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года,

СЧИТАЯ, что до вступления Протокола в силу и в течение некоторого времени после этого необходимо осуществлять определенные административные и организационные меры с целью обеспечить надлежащее функционирование Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (далее именуемого "Фонд"), созданного на основании Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (далее именуемой "Конвенция о Фонде"), начиная с даты вступления в силу упомянутого Протокола,

УЧИТЫВАЯ необходимость обеспечения того, чтобы перевод административных и организационных мер на систему, устанавливаемую Конвенцией о Фонде 1992 года, осуществлялся без затруднений,

1. ПРОСИТ Ассамблею Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (далее именуемого "Фонд 1971 года"), созданного на основании Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (далее именуемой "Конвенция о Фонде 1971 года"), уполномочить своего Директора и дать ему указания, исходя из того, что все произведенные расходы будут возмещены Фондом:

- a) выполнять, в дополнение к его функциям на основании Конвенции о Фонде 1971 года, обязанности на основании Конвенции о Фонде, при условии что интересы участников Конвенции о Фонде 1971 года не будут необоснованно нарушаться;
- b) предпринять все возможные усилия в сотрудничестве с другими заинтересованными международными организациями, такими как Международная морская организация (ИМО), с тем чтобы способствовать скорейшему вступлению в силу упомянутого Протокола;
- c) обеспечить все необходимое содействие созданию Фонда;
- d) провести необходимую подготовку для проведения первой сессии Ассамблеи Фонда, которая, в соответствии со статьей 36 Конвенции о Фонде, созывается Генеральным секретарем ИМО;
- e) вступить в переговоры с ИМО, с тем чтобы позволить Фонду достичь, как можно скорее, соглашения относительно помещений для работы и вспомогательных служб соответственно;
- f) своевременно вступить в переговоры с Фондом, с тем чтобы достичь взаимовыгодного соглашения, позволяющего обоим Фондам иметь общий Секретариат, возглавляемый Директором;

2. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы очередные сессии Ассамблей на основании пункта 1 статьи 19 Конвенции о Фонде и Конвенции о Фонде 1971 года проходили, насколько это практически возможно, одновременно и в одном и том же месте;

3. РЕКОМЕНДУЕТ ДАЛЕЕ, что Фонд должен:

- a) обеспечить в своих положениях и правилах о персонале, чтобы персонал, нанятый Фондом 1971 года на дату, когда Конвенция о Фонде 1971 года утратит силу, пользовался, в отношении условий службы, не менее благоприятным отношением в результате изменения правосубъектности организации;
- b) вступить в переговоры с принимающим правительством, с тем чтобы вопрос о привилегиях, иммунитетах и льготах, которые предоставляются Фонду, мог рассматриваться с целью его разрешения к взаимному удовлетворению с учетом привилегий, иммунитетов и льгот, предоставленных в настоящее время Фонду 1971 года.

Резолюция 3

РЕЗОЛЮЦИЯ О НЕОБХОДИМОСТИ ИЗБЕЖАНИЯ СИТУАЦИИ,
В КОТОРОЙ ДЕЙСТВУЮТ ДВА РАЗНЫХ ДОГОВОРНЫХ РЕЖИМА

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Конвенция о гражданской ответственности 1969 года) и Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (Конвенция о Фонде 1971 года) (далее именуемые "Протоколы 1992 года"),

ССЫЛАЯСЬ на Протоколы, которые были приняты в 1984 году для изменения Конвенции о гражданской ответственности 1969 года и Конвенции о Фонде 1971 года (далее именуемые "Протоколы 1984 года"),

ОТМЕЧАЯ, что Протоколы 1992 года включают все положения Протоколов 1984 года, за исключением положений о вступлении в силу,

СОГЛАСИВШИСЬ, что Протоколы 1992 года должны быть документами, изменяющими Конвенцию о гражданской ответственности 1969 года и Конвенцию о Фонде 1971 года, вместо Протоколов 1984 года, которые не следует более осуществлять,

СЧИТАЯ, что вступление в силу Протоколов 1992 года, а также Протоколов 1984 года создаст нежелательную ситуацию, в которой действует два разных режима,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНА в том, что Конвенция о гражданской ответственности 1969 года и Конвенция о Фонде 1971 года, измененные Протоколами 1992 года, устанавливают надлежащий международный договорный режим в области ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью,

ВЫРАЖАЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЕ тем, что государства, которые принимают решение об участии в усовершенствованном режиме компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, должны лишь выразить свое согласие с обязательностью для них Протоколов 1992 года, не предпринимая в то же время каких-либо действий в отношении Протоколов 1984 года,

ЖЕЛАЯ обеспечить вступление в силу Протоколов 1992 года с минимальной задержкой, с тем чтобы как можно скорее ввести в действие усовершенствованный режим компенсации,

1. ПРЕДЛАГАЕТ всем государствам заблаговременно и безотлагательно рассмотреть Протоколы 1992 года для их принятия в ближайшее время;
2. ПРИЗЫВАЕТ все государства, которые решают участвовать в усовершенствованном режиме компенсации, передать на хранение как можно скорее соответствующие документы Генеральному секретарю Международной морской организации;
3. ОБРАЩАЕТСЯ ко всем государствам, которые решают участвовать в усовершенствованном режиме, обеспечить передачу ими на хранение документов только в отношении Протоколов 1992 года без какой-либо ссылки на Протоколы 1984 года;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря ИМО привлечь внимание всех государств, имеющих право стать участниками Протоколов 1992 года, к положениям настоящей резолюции, и в частности к обращению, содержащемуся в пункте 3 выше;
5. ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря ИМО, при необходимости совместно с Директором Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (Фонд ИОПС), предоставлять любую возможную консультацию и оказывать любое возможное содействие государствам, которые рассматривают возможность стать участниками Протоколов 1992 года, с тем чтобы меры, принимаемые государствами, соответствовали положениям настоящей резолюции;
6. УПОЛНОМОЧИВАЕТ И ПРОСИТ Генерального секретаря в качестве депозитария Протоколов оказывать любое содействие согласно праву договоров и практике передачи на хранение документов, принятой в ИМО и Организации Объединенных Наций, с тем чтобы все документы, переданные на хранение государствами после принятия Протоколов 1992 года, обрели вступление в силу только Протоколов 1992 года;
7. ПРЕДЛАГАЕТ Генеральному секретарю ИМО при рассмотрении вопросов, которые могут возникать в связи с выполнением настоящей резолюции, обращаться за мнениями и рекомендациями Юридического комитета или Совета ИМО, в зависимости от конкретного случая;
8. ПРОСИТ Генерального секретаря ИМО обращаться за мнениями и содействиями Директора Фонда ИОПС в связи с выполнением настоящей резолюции.

Резолюция 4

РЕЗОЛЮЦИЯ О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВА ДОГОВОРОВ,
КАСАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ, КОТОРЫЕ УЖЕ ВЫРАЗИЛИ СВОЕ СОГЛАСИЕ
НА ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ НИХ ПРОТОКОЛОВ 1984 ГОДА

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИНЯВ Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Конвенция о гражданской ответственности 1969 года) и Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (Конвенция о Фонде 1971 года) (далее именуемые "Протоколы 1992 года"),

ССЫЛАЯСЬ на Протоколы, принятые в 1984 году для изменения Конвенции об ответственности 1969 года и Конвенции о Фонде 1971 года (далее именуемые "Протоколы 1984 года"),

ОТМЕЧАЯ, что до принятия Протоколов 1992 года определенное количество государств уже сдали на хранение документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении относительно Протоколов 1984 года,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что Протоколы 1984 года еще не вступили в силу и что маловероятно, что условия их вступления в силу будут удовлетворены после принятия Протоколов 1992 года, которые предназначены для их замены,

ПРИЗНАВАЯ, однако, что теоретически возможно вступление в силу Протоколов 1984 года даже после вступления в силу Протоколов 1992 года,

УЧИТЫВАЯ, что государства, которые согласились с обязательностью для них Протоколов 1984 года, могут столкнуться с трудностями, если они выразят намерение стать участниками Протоколов 1992 года и если Протоколы 1984 года вступят в силу,

УЧИТЫВАЯ, что государствам, которые согласились с обязательностью для них Протоколов 1984 года и которые также желают стать участниками Протоколов 1992 года, следует принять необходимые меры для того, чтобы избежать ситуацию, в которой одновременно действуют два режима компенсации,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНА, что меры, предпринятые государствами для обеспечения вступления в силу Протоколов 1992 года, будут способствовать достижению цели и выполнению задачи, для которых первоначально принимались Протоколы 1984 года,

1. ПРЕДЛАГАЕТ государствам, которые согласились с обязательностью для них Протоколов 1984 года и которые также желают стать участниками Протоколов 1992 года, принять соответствующие меры для того, чтобы избежать ситуацию, в которой одновременно действуют два режима компенсации;

2. ПРОСИТ Генерального секретаря Международной морской организации (ИМО), как депозитария Протоколов 1984 года и Протоколов 1992 года, довести содержание настоящей резолюции до всех государств, которые имеют право стать участниками Протоколов 1984 года и Протоколов 1992 года;

3. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря ИМО принять все необходимые и соответствующие меры по предоставлению консультаций и оказанию помощи заинтересованным государствам, желающим действовать в соответствии с полномочиями настоящей резолюции;

4. ПРОСИТ ТАКЖЕ Директора Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью оказывать необходимое содействие и помощь Генеральному секретарю ИМО в целях выполнения настоящей резолюции;

5. ПРЕДЛАГАЕТ Генеральному секретарю ИМО проводить консультации с Юридическим комитетом или Советом ИМО, в зависимости от конкретного случая, и обращаться за их мнениями и рекомендациями для решения любых вопросов, которые могут возникнуть в связи с выполнением настоящей резолюции.

Резолюция 5

РЕЗОЛЮЦИЯ О ПРИНЯТИИ НА ВРЕМЕННОЙ ОСНОВЕ ВЕРХНЕГО ПРЕДЕЛА
ВЗНОСОВ, УПЛАЧИВАЕМЫХ ПОЛУЧАТЕЛЯМИ НЕФТИ В ЛЮБОМ ОДНОМ
ГОСУДАРСТВЕ

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ВЫРАЖАЯ решительную поддержку существующей международной системы ответственности и компенсации, установленной Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (Конвенция о гражданской ответственности 1969 года), а также Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (Конвенция о Фонде 1971 года),

ПОДТВЕРЖДАЯ важность поддержания жизнеспособности этой системы в будущем,

НАПОМИНАЯ, что Протоколы, которые были приняты в 1984 году для изменения Конвенции о гражданской ответственности 1969 года и Конвенции о Фонде 1971 года (Протоколы 1984 года) и которые предусматривают усовершенствованную сферу применения и повышенную компенсацию, еще не вступили в силу,

УЧИТЫВАЯ необходимость обеспечить вступление в силу положений Протоколов 1984 года, относящихся к их основному содержанию, как можно скорее,

ПРИНЯВ Протоколы 1992 года об изменении Конвенции о гражданской ответственности 1969 года и Конвенции о Фонде 1971 года (Протоколы 1992 года),

С УДОВЛЕТВОРЕНИЕМ ОТМЕЧАЯ необходимость широкой ратификации Протокола 1992 года к Конвенции о Фонде 1971 года, с тем чтобы обеспечить разумное распределение финансового бремени, возлагаемого на получателей нефти в Договаривающихся государствах этого Протокола,

ПРИЗНАВАЯ важность ратификации в ближайшее время Протокола 1992 года к Конвенции о Фонде 1971 года государствами, получатели нефти которых оплачивают значительную часть взносов в Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью,

СОГЛАСИВШИСЬ, таким образом, с включением в Протокол 1992 года к Конвенции о Фонде 1971 года, в качестве временной меры, положения, устанавливающего верхний предел взносов, уплачиваемых получателями нефти в любом государстве, в котором общая сумма взносов, уплачиваемых плательщиками взносов в этом государстве согласно Протоколу, превышает 27,5% взносов в Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью,

ПОДЧЕРКИВАЯ, что введение такой системы установления верхнего предела принято в свете особой ситуации, которая имела место в первые годы после вступления в силу Конвенции о Фонде 1971 года,

ПОДЧЕРКИВАЯ, что введение такой системы установления верхнего предела не должно истолковываться как создающее прецедент в отношении любой другой существующей или будущей конвенции,

ЖЕЛАЯ обеспечить вступление Протоколов 1992 года в силу с минимальной задержкой,

ПРЕДЛАГАЕТ всем государствам рассмотреть вопрос о скорейшей ратификации Протоколов 1992 года, с тем чтобы обеспечить поддержание жизнеспособности международной системы ответственности и компенсации в будущем.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

DOCUMENTO ADJUNTO

Resolución 1

RESOLUCION RELATIVA AL RECONOCIMIENTO DE LOS CERTIFICADOS EXPEDIDOS DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969, Y CON EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1992

LA CONFERENCIA.

CONSIDERANDO aconsejable que durante el periodo en que coexistan el Convenio internacional sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, las Partes en dichos convenios hagan todo lo posible por facilitar el reconocimiento de los certificados que en ellos se prescriben;

RECOMIENDA que las Partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y las Partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, se atengan al procedimiento siguiente respecto de la expedición y el reconocimiento de certificados:

- a) Cuando las Partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y las Partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, expidan certificados que den fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente de conformidad con lo dispuesto en los respectivos convenios, utilizarán el modelo de documento anexo a la presente resolución y, en la medida en que proceda en cada caso, certificarán que se cumple con lo prescrito en ambos convenios.
- b) Las Partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, por un lado, y las Partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, por otro, reconocerán y aceptarán recíprocamente los certificados expedidos por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en los respectivos convenios. Los certificados serán aceptados en la medida y en las condiciones estipuladas en el artículo VII, párrafo 7, del pertinente Convenio, incluido el procedimiento de realización de consultas.

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTIA FINANCIERA RELATIVA A LA
RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS**

Expedido de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Expedido de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Nombre y dirección del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el Artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador
(de los fiadores)

Nombre
Dirección
Este certificado es válido hasta
Expedido o refrendado por el Gobierno de
.....

(Nombre completo del Estado)

En a
(Lugar) (Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario
que expide o refrenda el
certificado)

A menos que se indique lo contrario, con la firma del presente
certificado se certifica que queda cubierta la responsabilidad estipulada
en ambos convenios.

Notas explicativas:

- 1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.

Resolución 2

RESOLUCION SOBRE LA CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1992

LA CONFERENCIA.

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971,

CONSIDERANDO que es necesario, antes de que entre en vigor el Protocolo y durante algún tiempo después, preparar ciertas medidas administrativas y organizativas a fin de garantizar que el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (en adelante llamado "el Fondo"), que habrá de constituirse en virtud del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (en adelante llamado "el Convenio del Fondo"), pueda funcionar adecuadamente a partir de la fecha de entrada en vigor de dicho Protocolo,

CONSIDERANDO que es necesario disponer una transición expedita de las medidas de carácter administrativo y organizativo al régimen establecido en virtud del Convenio del Fondo, 1992,

1. PIDE a la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (en adelante llamado "el Fondo 1971"), constituido en virtud del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (en adelante llamado "el Convenio del Fondo, 1971"), que tenga a bien autorizar a su Director, dándole instrucciones al efecto, y en la inteligencia de que todos los desembolsos que se puedan producir serán reembolsados por el Fondo, para que:

- a) ejecute, además de las funciones que le correspondan en virtud del Convenio del Fondo, 1971, los deberes que le imponga el Convenio del Fondo, a condición de que no se vean por ello indebidamente afectados los intereses de las Partes en el Convenio del Fondo, 1971;
- b) haga todo lo posible, en colaboración con otras organizaciones internacionales interesadas, tales como la Organización Marítima Internacional (OMI), por promover la pronta entrada en vigor de dicho Protocolo;
- c) proporcione toda la asistencia necesaria para el establecimiento del Fondo;
- d) efectúe los preparativos necesarios para el primer periodo de sesiones de la Asamblea del Fondo, que convocará el Secretario General de la OMI, de conformidad con el artículo 36 del Convenio del Fondo;

- e) entre en negociaciones con la OMI con miras a que, lo antes posible, el Fondo pueda concertar acuerdos relativos a locales y a servicios complementarios, según corresponda;
 - f) entre en negociaciones con el Fondo cuando el momento sea oportuno con miras a concertar un acuerdo mutuamente ventajoso que permita a ambos Fondos compartir una misma Secretaría, al frente de la cual se halle el Director;
2. RECOMIENDA que los periodos ordinarios de las Asambleas, estipulados en el artículo 19, párrafo 1, del Convenio del Fondo y del Convenio del Fondo, 1971, se celebren, en la medida en que sea ello factible, al mismo tiempo y en el mismo lugar;
3. RECOMIENDA ADEMAS que el Fondo:
- a) garantice en su Estatuto y en su Reglamento de personal que las personas empleadas por el Fondo 1971 en la fecha en que deje de estar en vigor el Convenio del Fondo, 1971, recibirán un trato no menos favorable, por lo que respecta a sus condiciones de servicio, como resultado del cambio de personalidad jurídica de la organización;
 - b) entre en negociaciones con el Gobierno huésped a fin de que la cuestión relativa a los privilegios, inmunidades y facilidades que han de ser otorgados al Fondo pueda ser examinada con miras a que quede resuelta de una manera mutuamente satisfactoria, habida cuenta de los privilegios, inmunidades y facilidades ya otorgados al Fondo 1971.

Resolución 3

RESOLUCION RELATIVA A LA NECESIDAD DE EVITAR UNA SITUACION EN LA QUE ESTEN VIGENTES DOS REGIMENES CONVENCIONALES INCOMPATIBLES

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1969), y el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo, 1971) (denominados en adelante "Protocolos de 1992"),

RECORDANDO los Protocolos que se adoptaron en 1984 para enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y el Convenio del Fondo, 1971 (denominados en adelante "Protocolos de 1984"),

TOMANDO NOTA de que los Protocolos de 1992 incluirán todas las disposiciones de los Protocolos de 1984 salvo las relativas a la entrada en vigor,

HABIENDO ACORDADO que los Protocolos de 1992 constituirán los instrumentos de enmienda al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y al Convenio del Fondo, 1971, en lugar de los Protocolos de 1984, que dejarán de ser viables,

CONSIDERANDO que la entrada en vigor de los Protocolos de 1992 y de los Protocolos de 1984 crearía una situación no deseable, en la que estarían vigentes dos regímenes incompatibles,

CONVENCIDA de que el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y el Convenio del Fondo, 1971, en su forma modificada por los Protocolos de 1992, constituyen un régimen convencional internacional adecuado de responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos,

ACEPTANDO que los Estados que decidan participar en un régimen modernizado de indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos necesitarán únicamente expresar su consentimiento en quedar obligados por los Protocolos de 1992 sin tener que tomar también medida alguna con respecto a los Protocolos de 1984,

DESEOSA de que los Protocolos de 1992 entren en vigor con una dilación mínima a fin de que el régimen de indemnización modernizado esté vigente lo antes posible,

1. INVITA a todos los Estados a que examinen pronto y urgentemente los Protocolos de 1992 con miras a su aceptación en una fecha temprana;
2. INSTA a todos los Estados que decidan participar en el régimen de indemnización modernizado a que depositen los instrumentos pertinentes ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) lo antes posible;

3. HACE UN LLAMAMIENTO a todos los Estados que decidan participar en el régimen modernizado para que se aseguren de que depositan instrumentos únicamente con respecto a los Protocolos de 1992 y sin hacer ninguna referencia a los Protocolos de 1984;
4. PIDE al Secretario General de la OMI que ponga en conocimiento de todos los Estados que tengan derecho a constituirse en Partes en los Protocolos de 1992 los términos de la presente resolución y, en particular, el llamamiento que se hace en el párrafo 3 anterior;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General de la OMI que, colaborando en la medida necesaria con el Director del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, facilite todo el asesoramiento y la ayuda posibles a los Estados que consideren la posibilidad de constituirse en Partes en los Protocolos de 1992, a fin de garantizar que las medidas que adopten esos Estados se ajustan a los términos de la presente resolución;
6. AUTORIZA Y PIDE al Secretario General que, en calidad de depositario de los Protocolos, preste toda la asistencia posible, de conformidad con el derecho de los tratados y la práctica de la OMI y de las Naciones Unidas con respecto a la función de depositario, para que todos los instrumentos depositados por los Estados tras la adopción de los Protocolos de 1992 faciliten la entrada en vigor únicamente de los Protocolos de 1992;
7. INVITA al Secretario General de la OMI a que recabe la opinión y el asesoramiento del Comité Jurídico o del Consejo de la OMI, según proceda, para resolver los problemas que puedan plantearse en relación con la implantación de la presente resolución;
8. PIDE al Secretario General de la OMI que recabe la opinión y la colaboración del Director del Fondo IOPC en relación con la implantación de la presente resolución.

Resolución 4

**RESOLUCION SOBRE DETERMINADOS PROBLEMAS DEL DERECHO DE LOS TRATADOS QUE
CONCIERNEN A LOS ESTADOS QUE YA HAN EXPRESADO SU CONSENTIMIENTO
EN QUEDAR OBLIGADOS POR LOS PROTOCOLOS DE 1984**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1969), y el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo, 1971) (denominados en adelante "Protocolos de 1992"),

RECORDANDO los Protocolos que se adoptaron en 1984 para enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969 y el Convenio del Fondo, 1971 (denominados en adelante "Protocolos de 1984"),

TOMANDO NOTA de que varios Estados ya han depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con respecto a los Protocolos de 1984 antes de la adopción de los Protocolos de 1992,

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que los Protocolos de 1984 no han entrado en vigor y es poco probable que las condiciones para su entrada en vigor se cumplan tras la adopción de los Protocolos de 1992 destinados a sustituirlos,

ADMITIENDO, sin embargo, que existe en teoría la posibilidad de que los Protocolos de 1984 entren en vigor aun después de la entrada en vigor de los Protocolos de 1992,

TENIENDO PRESENTE que los Estados que han consentido en quedar obligados por los Protocolos de 1984 podrían tener dificultades si se constituyen en Partes en los Protocolos de 1992 cuando los Protocolos de 1984 entren en vigor,

CONSIDERANDO que es aconsejable que los Estados que hayan consentido en quedar obligados por los Protocolos de 1984 y que también deseen constituirse en Partes en los Protocolos de 1992 adopten las medidas necesarias para evitar una situación en la que estén simultáneamente en vigor dos regímenes de indemnización,

CONVENCIDA de que las medidas de los Estados para poner en vigor los Protocolos de 1992 contribuirán a promover el objeto y el fin con que se adoptaron originalmente los Protocolos de 1984,

1. INVITA a los Estados que han consentido en quedar obligados por los Protocolos de 1984 y que deseen también constituirse en Partes en los Protocolos de 1992 a que tomen las medidas adecuadas para evitar una situación en la que estén simultáneamente en vigor dos regímenes de indemnización;

2. PIDE al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), como depositario de los Protocolos de 1984 y de los Protocolos de 1992, que ponga la presente resolución en conocimiento de todos los Estados que tengan derecho a constituirse en Partes en los Protocolos de 1984 y en los Protocolos de 1992;
3. PIDE ADEMAS al Secretario General de la OMI que adopte todas las medidas necesarias y adecuadas para asesorar y ayudar a los Estados interesados que deseen actuar con arreglo a los términos de la presente resolución;
4. PIDE TAMBIEN al Director del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos que preste al Secretario General de la OMI la adecuada colaboración y asistencia para la implantación de la presente resolución;
5. INVITA al Secretario General de la OMI a que consulte al Comité Jurídico o al Consejo de la OMI, según proceda, y recabe su opinión y asesoramiento para resolver los problemas que puedan plantearse en relación con la implantación de la presente resolución.

Resolución 5

**RESOLUCION SOBRE LA ACEPTACION DE UN LIMITE MAXIMO PROVISIONAL
PARA LAS CONTRIBUCIONES QUE DEBEN PAGAR LOS RECEPTORES
DE HIDROCARBUROS EN UN ESTADO DETERMINADO****LA CONFERENCIA,**

EXPRESANDO su firme apoyo al presente sistema internacional de responsabilidad e indemnización establecido por el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1969) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo, 1971),

AFIRMANDO la importancia de mantener la viabilidad de ese sistema en el futuro,

RECORDANDO que los protocolos que se adoptaron en 1984 para enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y el Convenio del Fondo, 1971 (Protocolos de 1984), por los que se amplía el ámbito de aplicación y se aumenta la indemnización, no han entrado en vigor,

CONSCIENTE de la necesidad de garantizar la entrada en vigor del contenido de los Protocolos de 1984 lo antes posible,

HABIENDO ADOPTADO los Protocolos de 1992 que enmiendan el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y el Convenio del Fondo, 1971 (Protocolos de 1992),

VALORANDO la necesidad de una amplia ratificación del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, 1971, a fin de garantizar una distribución razonable de la carga financiera impuesta a los receptores de hidrocarburos en los Estados Contratantes de dicho Protocolo,

RECONOCIENDO la importancia de la ratificación del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, 1971, en una fecha temprana por los Estados cuyos receptores de hidrocarburos pagan una proporción importante de las contribuciones al Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos,

HABIENDO ACEPTADO, por tanto, la introducción en el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, 1971, como medida provisional, de una disposición por la que se fija un límite máximo para las contribuciones pagaderas por los receptores de hidrocarburos en un Estado, cuando las contribuciones totales que deberían pagar los contribuyentes en tal Estado, en virtud de ese Protocolo, representen más del 27,5% de las contribuciones al Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos,

PONIENDO DE RELIEVE que la introducción de tal sistema para fijar un límite máximo ha sido aceptada a la luz de la situación especialísima que existió en los primeros años que siguieron a la entrada en vigor del Convenio del Fondo, 1971,

SUBRAYANDO que la introducción de tal sistema para fijar un límite máximo no debe interpretarse como un precedente con respecto a cualquier convenio existente o futuro,

DESEOSA de que los Protocolos de 1992 entren en vigor cuanto antes,

INVITA a todos los Estados a que consideren la pronta ratificación de los Protocolos de 1992 con el fin de garantizar el mantenimiento de la viabilidad del sistema internacional de responsabilidad e indemnización en el futuro.

DECLARATION MADE
UPON RATIFICATION*GERMANY*

“The Federal Republic of Germany hereby declares that, having deposited the instruments of ratification of the protocols of 27 November 1992 amending the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 1969 and amending the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 1971, it regards its ratification of the Protocols of 25 May 1984, as documented on 18 October 1988 by the deposit of its instruments of ratification, as null and void as from the entry into force of the Protocols of 27 November 1992.”

DÉCLARATION FAITE
LORS DE LA RATIFICATION*ALLEMAGNE*[TRADUCTION — TRANSLATION]¹

« La République fédérale d'Allemagne déclare par la présente que, ayant déposé les instruments de ratification des protocoles du 27 novembre 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, elle considère la ratification des protocoles du 25 mai 1984, telle qu'elle a été effectuée le 18 octobre 1988 par le dépôt de ses instruments de ratification, nulle et non avenue à compter de la date d'entrée en vigueur des protocoles du 27 novembre 1992. »

¹ Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale — Translation supplied by the International Maritime Organization.

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 above-mentioned Convention

The amendments were adopted on 9 December 1994 by resolution MSC.42(64), in accordance with article VIII (b) (iv) of the Convention.

They came into force on 1 July 1996, in accordance with article VIII (b) (vii) (2) 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 7 January 1997.

AMENDEMENTS à la Convention susmentionnée

Les amendements ont été adoptés le 9 décembre 1994 par la résolution MSC.42(64), conformément à l'alinéa iv du paragraphe b de l'article VIII de la Convention.

Ils sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1996, conformément au sous-alinéa vii 2 du paragraphe b de 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 7 janvier 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, No. A-18961 (amendments of 21 April 1988); vol. 1566, No. A-18961 (amendments of 28 October 1988); vol. 1593, p. 417 (rectification of the authentic Spanish text of the amendments of 28 October 1988); vol. 1674, No. A-18961 (amendments of 9 November 1988, 11 April 1989 and 25 May 1990); and 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 and 1954.

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 vol. 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 n° A-18961 (amendements du 21 avril 1988); vol. 1566, n° A-18961 (amendements du 28 octobre 1988); vol. 1593, p. 417 (rectification du texte authentique espagnol des amendements du 28 octobre 1988); vol. 1674, n° A-18961 (amendements du 9 novembre 1988, 11 avril 1989 et 25 mai 1990); et 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 et 1954.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

第MSC.43(64)号决议

1994年12月9日通过

通过《1974年国际海上人命安全公约》的修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职责的第38(b)条，

还忆及《1974年国际海上人命安全公约》（《安全公约》）（以下简称《公约》）关于修正《公约》附件（除第1章外）的程序的第VIII(b)条，

在其第六十四次会议上审议了根据《公约》第VIII(b)(i)条建议并分发的《公约》的修正案，

1. 根据《公约》第VIII(b)(iv)条，通过《公约》修正案，其案文载于本决议附件中；
2. 根据《公约》第VIII(b)(vi)(2)(bb)条，决定，除非在1996年1月1日之前有超过三分之一的《公约》缔约政府或商船队合计吨数不少于世界商船队总吨数百分之五十的缔约政府对附件中所载的这些修正案表示反对，否则这些修正案应在该日期视为已被接受；
3. 请缔约政府注意，根据《公约》第VIII(b)(vii)(2)条，附件中所载的这些修正案在按上述第2段得到接受后应于1996年7月1日生效；
4. 要求秘书长按照《公约》第VIII(b)(v)条，将本决议以及其附件中所载修正案案文的核证副本发送给《公约》的所有缔约政府；
5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本发送给非属《公约》缔约政府的本组织会员。

附 件

《1974年国际海上人命安全公约》的修正案

第VI/3条 - 货物资料

1 在第VI/3.1条末句后增加下述句子:

“就本条而言, 应提供本组织以第A. 714 (17)号决议通过的并可作修正的《货物积载和系固实用安全规则》第1.9分章中要求的货物资料。对第1.9分章的任何这种修正应按照本公约关于适用于附件(除第I章外)的修正程序的第VIII条的规定被通过、生效和实施。”

第VI/5条 - 积载和系固

2 第VI/5条增加下述新的第6款:

“6 货物单位, 包括集装箱, 在整个航行中应按主管机关核准的《货物系固手册》装载、积载和系固。《货物系固手册》至少应达到等同于本组织所制订的指南的标准。”

第VII/5条 - 单据

3 第VII/5条增加下述新的第6款:

“6 货物运输单位, 包括货运集装箱, 在整个航行中应按主管机关核准的《货物系固手册》装载、积载和系固。《货物系固手册》至少应达到等同于本组织所制订的指南的标准。”

第VII/6条 - 积载要求

4 第VII/6.1条修正如下:

“对危险货物应按货物性质作出安全和适应装载、积载和系固。性质互不相容的货物应彼此分开。”

RESOLUTION MSC.42(64)
adopted on 9 December 1994

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-fourth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) 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 VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments set out in the Annex shall be deemed to have been accepted on 1 January 1996 unless, prior to this date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent 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 set out in the Annex shall enter into force on 1 July 1996 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974Regulation VI/2 - Cargo information

- 1 Add the following sentence after the last sentence of regulation VI/2.1:

"For the purpose of this regulation the cargo information required in sub-chapter 1.9 of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by resolution A.714(17), as may be amended, shall be provided. Any such amendment to sub-chapter 1.9 shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I."

Regulation VI/5 - Stowage and securing

- 2 Add the following new paragraph 6 to regulation VI/5:

"6 Cargo units, including containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization."

Regulation VII/5 - Documents

- 3 Add the following new paragraph 6 to regulation VII/5:

"6 Cargo transport units, including freight containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization."

Regulation VII/6 - Stowage requirements

- 4 Amend regulation VII/6.1 to read:

"Dangerous goods shall be loaded, stowed and secured safely and appropriately in accordance with the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another."

RESOLUTION MSC.42 (64)
adoptée le 9 décembre 1994

**ADOPTION D'AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER**

LE COMITE DE LA SECURITE MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT EGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ci-après dénommée "la Convention", qui a trait aux procédures d'amendement de l'Annexe de la Convention à l'exception des dispositions du chapitre I,

AYANT EXAMINE à sa soixante-quatrième session les amendements à la Convention proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de celle-ci,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements 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 figurant en annexe seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 1996 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 VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1er juillet 1996 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention;

ANNEXE

AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Règle VI/2 - Renseignements sur la cargaison

1 Après la dernière phrase de la règle VI/2.1, ajouter la phrase suivante :

"Aux fins de la présente règle, les renseignements sur la cargaison requis à la section 1.9 du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons adopté par l'Organisation par la résolution A.714(17), tel qu'il pourrait être modifié, doivent être fournis. Tout amendement de cet ordre à la section 1.9 devra être adopté, entrer en vigueur et prendre effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'annexe, à l'exclusion du chapitre I."

Règle VI/5 - Arrimage et assujettissement

2 A la règle VI/5, ajouter le nouveau paragraphe 6 suivant :

"6 Les engins de transport, y compris les conteneurs, doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison approprié, qui a été approuvé par l'Administration. Les instructions du Manuel d'assujettissement de la cargaison doivent être d'un niveau au moins équivalent à celui des directives mises au point par l'Organisation."

Règle VII/5 - Documents

3 A la règle VII/5, ajouter le nouveau paragraphe 6 suivant :

"6 Les engins de transport, y compris les conteneurs, doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison approprié, qui a été approuvé par l'Administration. Les instructions du Manuel d'assujettissement de la cargaison doivent être d'un niveau au moins équivalent à celui des directives mises au point par l'Organisation."

Règle VII/6.1 - Conditions d'arrimage

4 Modifier la règle VII/6.1 comme suit :

"Les marchandises dangereuses doivent être chargées, arrimées et assujetties de manière appropriée et sûre en tenant compte de leur nature. Les marchandises incompatibles doivent être séparées les unes des autres."

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.42(64)

(принята 9 декабря 1994 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДАКомитет по безопасности на море,

ссылаясь на пункт "b" статьи 28 Конвенции о Международной морской организации, касающийся функций Комитета,

ссылаясь, далее, на пункт "b" статьи VIII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, далее именуемой "Конвенция", касающийся процедур внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений главы I,

рассмотрев на своей шестидесятой четвертой сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с подпунктом "i" пункта "b" статьи VIII Конвенции,

1. одобряет, в соответствии с подпунктом "iv" пункта "b" статьи VIII Конвенции, поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. постановляет, в соответствии с подпунктом "vi) 2) bb" пункта "b" статьи VIII Конвенции, что поправки, изложенные в приложении, считаются принятыми 1 января 1996 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 пятидесяти процентов мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;
3. предлагает Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии с подпунктом "vii) 2" пункта "b" статьи VIII Конвенции поправки, изложенные в приложении, вступают в силу 1 июля 1996 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;
4. просит Генерального секретаря, в соответствии с подпунктом "v" пункта "b" статьи VIII Конвенции, направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;
5. просит, далее, Генерального секретаря направить копии резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Правило 2 главы VI - Информация о грузе

- 1 После последнего предложения пункта 1 правила 2 главы VI добавить следующее предложение:

"Для целей настоящего правила должна быть предусмотрена информация о грузе, требуемая в пункте 1.9 главы I Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого Организацией резолюцией А.714(17), с возможными поправками. Любая такая поправка к пункту 1.9 главы I одобряется, вступает в силу и действует в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок, применимых к приложению, за исключением главы I."

Правило 5 главы VI - Размещение и крепление

- 2 К правилу 5 главы VI добавить следующий новый пункт 6:

"6 Грузовые места, включая контейнеры, должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. Наставление по креплению груза должно составляться в соответствии со стандартом, по меньшей мере равноценным руководству, разработанному Организацией."

Правило 5 главы VII - Документы

- 3 К правилу 5 главы VII добавить следующий новый пункт 6:

"6 Грузовые транспортные места, включая грузовые контейнеры, должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. Наставление по креплению груза должно составляться в соответствии со стандартом, по меньшей мере равноценным руководству, разработанному Организацией."

Правило 6 главы VII - Требования к размещению

- 4 Пункт I правила 6 главы VII изменить следующим образом:

"Опасные грузы должны быть погружены, размещены и закреплены надлежащим и безопасным образом в соответствии со свойствами грузов. Несовместимые грузы должны быть отделены друг от друга."

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

RESOLUCION MSC.42(64)
aprobada el 9 de diciembre de 1994

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIEN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado "el Convenio", relativo a los procedimientos de enmienda del anexo del Convenio, salvo las disposiciones del capítulo 1 del mismo,

HABIENDO EXAMINADO, en su 64° periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) de éste,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al mismo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas que figuran en el anexo se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1996 a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, haya notificado objeciones a las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo entrarán en vigor el 1 de julio de 1996, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo al párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
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 Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

**ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974****Regla VI/2 - Información sobre la carga**

- 1 **Añádase la siguiente frase después de la última frase de la regla VI/2.1:**

"A los efectos de la presente regla se proporcionará la información sobre la carga exigida en la sección 1.9 del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga aprobado por la organización mediante la resolución A.714(17), en la forma en que pueda ser enmendada. Cualquiera de estas enmiendas de la sección 1.9 será aprobada, entrará en vigor y se hará efectiva de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio, relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, salvo el capítulo 1."

Regla VI/5 - Estiba y sujeción

- 2 **Añádase el nuevo párrafo 6 siguiente a la regla VI/5:**

"6 Las unidades de transporte de carga, incluidos los 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. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización."

Regla VII/5 - Documentos

- 3 **Añádase el nuevo párrafo 6 siguiente a la regla VII/5:**

"6 Las unidades de transporte de carga, incluidos los 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. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización."

Regla VII/6 - Prescripciones sobre la estiba

- 4 **Modifíquese la regla VII/6.1 de modo que diga:**

"Las mercancías peligrosas se cargarán, estibarán y sujetarán de forma segura y apropiada, teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías incompatibles deberán segregarse unas de otras."

No. 22514. CONVENTION ON THE CIVIL ASPECTS OF INTERNATIONAL CHILD ABDUCTION. CONCLUDED AT THE HAGUE ON 25 OCTOBER 1980¹

N° 22514. CONVENTION SUR LES ASPECTS CIVILS DE L'ENLÈVEMENT INTERNATIONAL D'ENFANTS. CONCLUE À LA HAYE LE 25 OCTOBRE 1980¹

ACCEPTANCE of the accession of Iceland²

Notification effected with the Government of the Netherlands on:

10 December 1996

DENMARK

(The Convention will enter into force between Denmark and Iceland on 1 March 1997.)

Certified statement was registered by the Netherlands on 10 January 1997.

ACCEPTATION de l'adhésion de l'Islande²

Notification effectuée auprès du Gouvernement néerlandais le :

10 décembre 1996

DANEMARK

(La Convention entrera en vigueur entre le Danemark et l'Islande le 1^{er} mars 1997.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 10 janvier 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1343, p. 89; for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 22, as well as annex A in volumes 1422, 1424, 1427, 1436, 1439, 1442, 1444, 1455, 1463, 1504, 1510, 1523, 1529, 1541, 1543, 1548, 1562, 1567, 1580, 1593, 1606, 1637, 1639, 1642, 1649, 1653, 1654, 1658, 1664, 1667, 1672, 1678, 1679, 1686, 1689, 1694, 1698, 1703, 1712, 1722, 1723, 1725, 1730, 1734, 1745, 1749, 1753, 1763, 1764, 1771, 1775, 1776, 1787, 1788, 1823, 1830, 1841, 1850, 1856, 1861, 1863, 1864, 1870, 1885, 1886, 1887, 1893, 1897, 1901, 1906, 1915, 1918, 1921, 1928, 1930, 1935, 1941, 1948 and 1954.

² *Ibid.*, vol. 1935, No. A-22514.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1343, p. 89; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans l'Index cumulatif n° 22, ainsi que l'annexe A des volumes 1422, 1424, 1427, 1436, 1439, 1442, 1444, 1455, 1463, 1504, 1510, 1523, 1529, 1541, 1543, 1548, 1562, 1567, 1580, 1593, 1606, 1637, 1639, 1642, 1649, 1653, 1654, 1658, 1664, 1667, 1672, 1678, 1679, 1686, 1689, 1694, 1698, 1703, 1712, 1722, 1723, 1725, 1730, 1734, 1745, 1749, 1753, 1763, 1764, 1771, 1775, 1776, 1787, 1788, 1823, 1830, 1841, 1850, 1856, 1861, 1863, 1864, 1870, 1885, 1886, 1887, 1893, 1897, 1901, 1906, 1915, 1918, 1921, 1928, 1930, 1935, 1941, 1948 et 1954.

² *Ibid.*, vol. 1935, n° A-22514.

No. 24099. AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT VIENNA ON 15 MAY 1979¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SEOUL, 16 AUGUST 1996

Came into force on 1 October 1996 by notification, in accordance with the provisions of the said notes.

Authentic text: English.

Registered by Austria on 10 January 1997.

I

AUSTRIAN EMBASSY

No. 1097/96

Note verbale

The Austrian Embassy presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea and has the honour to refer to the Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Korea for Air Services between and beyond the respective territories signed at Vienna on the 15th of May 1979 (the Agreement¹) and the Memorandum of Understanding concluded in Vienna on March 12th 1996 and confirm the agreement reached between the Delegations of the Republic of Austria and the Republic of Korea to amend the Agreement as follows:

1) Paragraph 1 of Article 3 is amended to read as follows.

„Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be made by written notification between the competent authorities of the two Contracting Parties.”

2) After Article 13 the following Article is inserted

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1426, p. 153.

„Article 13 bis

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligations 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 1963¹ 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 1984⁴ or of any other Aviation Security Convention 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 airport in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may 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-out 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.

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 vol. 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

(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.

3) The last sentence of Paragraph 1 of Article 14 reads as follows:

„Agreed amendments to the present 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 their entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.“

The internal constitutional procedures in Austria for the entry into force of these amendments having been fulfilled, the Austrian Embassy has the honour to propose that this Note Verbale as well as the Ministry's Note Verbale in reply shall constitute an agreement between the Republic of Austria and the Republic of Korea, the English wording being authentic and that it shall enter into force on the first day of the second month after the date of the Ministry's Note Verbale in reply.

The Austrian Embassy avails itself of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea the assurances of its highest consideration.

Seoul, August 16 1996

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
REPUBLIC OF KOREA

OGT-421

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea presents its compliments to the Austrian Embassy and has the honour to confirm the reception of its Note Verbale of 16 August 1996 which reads as follows:

[See note I]

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea has the honour to inform that the Government of the Republic of Korea agrees that the above mentioned Note Verbale and this Note Verbale constitute an Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Austrian Government, the English wording being authentic. Furthermore the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea has the honour to inform that the internal constitutional procedures for the entry into force of the text of Article 3 paragraph 1, Article 13 bis and the last sentence of Article 14 paragraph 1 have been fulfilled in the way they were agreed upon in the Memorandum of Understanding concluded in Vienna on 12 March 1996.

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea avails itself of this opportunity to renew to the Austrian Embassy the assurances of its highest consideration.

Seoul, August 16 1996

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 24099. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À VIENNE LE 15 MAI 1979¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
SÉOUL, 16 AOÛT 1996

Entré en vigueur le 1^{er} octobre 1996 par notification, conformément aux dispositions desdites notes.

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Autriche le 10 janvier 1997.

I

AMBASSADE D'AUTRICHE

Séoul, le 16 août 1996

N° I097/96

L'Ambassade d'Autriche présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères de la République de Corée et a l'honneur de se référer à l'Accord entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République de Corée relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Vienne le 15 mai 1979 (ci-après dénommé l'« Accord ») ainsi qu'au Mémoire d'accord conclu à Vienne le 12 mars 1996, et de confirmer l'accord intervenu entre les délégations de la République d'Autriche et de la République de Corée visant à modifier ledit Accord de la façon suivante :

1. Le paragraphe 1 de l'article 3 est ainsi libellé :

« Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie une ou plus d'une compagnie aérienne chargée d'exploiter les services convenus sur les trajets spécifiés. Cette désignation sera faite par notification écrite entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes. »

2. A la suite de l'article 13, il est ajouté l'article suivant :

« Article 13 bis

SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

1. En accord avec leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties contractantes réaffirment leurs obligations réciproques d'assurer la protection de la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963², de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970³, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 sep-

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1426, p. 153.

² *Ibid.*, vol. 704, p. 219.

³ *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

tembre 1971¹, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988² et de toute autre Convention relative à l'aviation civile à laquelle les deux Parties pourraient adhérer.

2. Les Parties contractantes s'accorderont réciproquement toute l'aide nécessaire afin de prévenir les actes illégaux visant à la capture d'un aéronef ainsi que les actes illégaux préjudiciables à la sécurité des passagers, des équipages, des aéroports et des installations touchant la navigation aérienne, de même que toute autre menace à l'égard de la sécurité aérienne.

3. Dans le cadre de leurs rapports mutuels, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale en tant qu'annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et ce dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties. Celles-ci exigeront que les exploitants d'aéronefs bénéficiant de leur immatriculation ou les exploitants qui possèdent leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et les exploitants d'aéroports sur leur territoire respectent les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Chacune des Parties contractantes reconnaît qu'il peut être exigé desdits exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les dispositions relatives à la sécurité visées au paragraphe 3 ci-avant qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur le territoire de ladite autre Partie, ainsi que pour la sortie de ce territoire et pendant le séjour de ce territoire. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées à l'intérieur de son territoire en vue de la protection des aéronefs et de l'inspection des passagers, des membres de l'équipage, des bagages y compris ceux pris en cabine, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement. En outre, chacune des Parties contractantes examine avec sympathie toute demande raisonnable émanant de l'autre Partie en vue de l'adoption de mesures spéciales propres à faire face à une menace particulière.

5. Lorsqu'il se produit un incident ou une menace d'incident susceptible d'entraîner la capture d'un aéronef civil ou tout autre acte illégal préjudiciable à la sécurité des passagers, de l'équipage, de l'aéronef, des aéroports ou des installations touchant la navigation aérienne, les Parties contractantes s'apporteront une aide mutuelle en vue de faciliter les communications ainsi que toutes autres mesures propres à mettre fin rapidement et dans de bonnes conditions de sécurité à un tel incident ou menace d'incident.

6. Si une Partie contractante devait s'écarter des dispositions du présent article relatives à la sécurité de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront réclamer des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. »

3. La dernière phrase du premier paragraphe de l'article 14 est ainsi libellée :

« Les modifications convenues au présent Accord entreront en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par échange de notes diplomatiques de l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord. »

Les formalités constitutionnelles autrichiennes nécessaires à l'entrée en vigueur des présents amendements ayant été accomplies, l'Ambassade d'Autriche a l'honneur de proposer que la présente note ainsi que la réponse du Ministère constitueront un Accord entre la République d'Autriche et la République de Corée qui entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de ladite réponse; le texte anglais constituant la version authentique.

L'Ambassade d'Autriche saisit l'occasion, etc.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 974, p. 177.

² *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

OGT-421

Le Ministère des affaires étrangères de la République de Corée présente ses compliments à l'Ambassade d'Autriche et a l'honneur de confirmer la réception de sa note verbale du 16 août 1996, qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

Le Ministère des affaires étrangères de la République de Corée a l'honneur d'informer que le Gouvernement de la République de Corée accepte cette note verbale et qu'elle constitue un Accord entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de l'Autriche, le texte anglais constituant la version authentique. En outre, le Ministère a l'honneur de confirmer que les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du texte de l'article 3, paragraphe 1, article 13 *bis* et la dernière phrase de l'article 14, paragraphe 1 ont été accomplies conformément au Mémorandum d'accord conclu à Vienne le 12 mars 1996.

Le Ministère des affaires étrangères de la République de Corée présente ses compliments, etc.

Séoul, le 16 août 1996

No. 31922. CONVENTION ON PROTECTION OF CHILDREN AND CO-OPERATION IN RESPECT OF INTERCOUNTRY ADOPTION. CONCLUDED AT THE HAGUE ON 29 MAY 1993¹

N° 31922. CONVENTION SUR LA PROTECTION DES ENFANTS ET LA CO-OPÉRATION EN MATIÈRE D'ADOPTION INTERNATIONALE. CONCLUE À LA HAYE LE 29 MAI 1993¹

RATIFICATION

Instrument deposited with the Government of the Netherlands on:

19 December 1996

CANADA

(With effect from 1 April 1997.)

With the following declarations:

“Extension of the Convention

The Government of Canada declares, in accordance with Article 45, that the Convention shall extend to British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Prince Edward Island, and Saskatchewan, and that it may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

Declarations

The Government of Canada also declares, in accordance with Article 22.2, that the functions of the Central Authority in New Brunswick, Prince Edward Island, and Saskatchewan may be performed by bodies and persons meeting the conditions set forth in this article.

The Government of Canada declares, in accordance with article 22.4, that adoptions of children habitually resident in British Columbia may only take place if the functions of the Central Authorities are performed by public authorities or bodies accredited under Chapter III.

The Government of Canada further declares that it understands that customary forms of care practised by Aboriginal people of Canada are not within the scope of Article 2 of the Convention.”

Certified statement was registered by the Netherlands on 10 January 1997.

RATIFICATION

Instrument déposé auprès du Gouvernement néerlandais le :

19 décembre 1996

CANADA

(Avec effet au 1^{er} avril 1997.)

Avec les déclarations suivantes :

« Application de la Convention

Le Gouvernement du Canada déclare, en vertu de l'article 45, que la Convention s'appliquera à la Colombie-Britannique, au Manitoba, au Nouveau-Brunswick, à l'Ile-du-Prince-Edouard, et en Saskatchewan, et qu'il pourra à tout moment modifier cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

Déclarations

Le Gouvernement du Canada déclare également, en vertu de l'article 22.2, que les fonctions de l'Autorité centrale au Nouveau-Brunswick, à l'Ile-du-Prince-Edouard, et en Saskatchewan peuvent aussi être exercées par des organismes ou personnes qui satisfont aux conditions prévues à cet article.

Le Gouvernement du Canada déclare, en vertu de l'article 22.4, que les adoptions d'enfants dont la résidence habituelle est située en Colombie-Britannique ne peuvent avoir lieu que si les fonctions conférées aux Autorités centrales sont exercées par des autorités publiques ou par des organismes agréés conformément au Chapitre III.

Le Gouvernement du Canada déclare de plus qu'il reconnaît que les formes de garde coutumière pratiquées par le peuple autochtone du Canada ne sont pas couvertes par l'article 2 de la Convention. »

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 10 janvier 1997.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1870, No. I-31922, and annex A in volumes 1885, 1887, 1893, 1897, 1906 and 1930.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités* vol. 1870, n° I-31922, et annexe A des volumes 1885, 1887, 1893, 1897, 1906 et 1930.

No. 31985. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SPAIN AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ON THE RECOGNITION OF EQUIVALENCIES OF ACADEMIC DEGREES AND STUDIES IN THE FIELD OF HIGHER EDUCATION. SIGNED AT BONN ON 14 NOVEMBER 1994¹

N° 31985. CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME D'ESPAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIVE À LA RECONNAISSANCE DES ÉQUIVALENCES DE GRADES UNIVERSITAIRES ET DES ÉTUDES DANS LE CADRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR. SIGNÉE À BONN LE 14 NOVEMBRE 1994

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. MADRID, 27 NOVEMBER 1995 AND 28 OCTOBER 1996

Came into force on 28 October 1996, in accordance with the provisions of the said notes.

*Authentic texts: German and Spanish.
Registered by Spain on 7 January 1997.*

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT LA CONVENTION SUSMENTIONNÉE. MADRID, 27 NOVEMBRE 1995 ET 28 OCTOBRE 1996

Entré en vigueur le 28 octobre 1996, conformément aux dispositions desdites notes.

*Textes authentiques : allemand et espagnol.
Enregistré par l'Espagne le 7 janvier 1997.*

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Ku 624.02

Verbalnote Nr. 0753/95

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien unter Bezugnahme auf seine Verbalnote Nr. 185/19 vom 19. April 1995 mitzuteilen, daß die Regierung der Bundesrepublik Deutschland damit einverstanden ist, den 6. April 1995 als Tag des Inkrafttretens des am 14. November 1994 unterzeichneten Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Spanien über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten im Hochschulbereich zu betrachten.

Die Botschaft beehrt sich ferner, im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland den Abschluß folgender Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1872, No. I-31985.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1872, n° I-31985.

Regierung des Königreichs Spanien zur Änderung des Artikels 8 des oben genannten Abkommens vorzuschlagen, die folgenden Wortlaut haben soll:

"Artikel 8 des Abkommens vom 14. November 1994 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Spanien wird durch folgenden Absatz ergänzt:
Dieses Abkommen wird für die Dauer von fünf Jahren geschlossen. Danach verlängert sich die Geltungsdauer stillschweigend um jeweils zwei Jahre, sofern das Abkommen nicht von einer Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt wird."

Falls sich die Regierung des Königreichs Spanien mit diesem Vorschlag einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung des Königreichs Spanien zum Ausdruck bringende Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Spanien bilden, die mit dem Datum der Antwortnote in Kraft tritt.

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland benutzt diesen Anlaß, dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien erneut seine ausgezeichnete Hochachtung zu versichern.

Madrid, den 27. November 1995

Ministerium für Auswärtige
Angelegenheiten des Königreichs Spanien
Madrid

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
EMBAJADA DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

Ku 624.02 Tr/ga

Nota Verbal número 195

La Embajada de la República Federal de Alemania saluda atentamente al Ministerio de Asuntos Exteriores y, con referencia a su Nota Verbal núm. 185/19 del 19 de abril de 1995, tiene a bien informar que el Gobierno de la República Federal de Alemania está de acuerdo en considerar el 6 de abril de 1995 como fecha de entrada en vigor del Convenio entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno del Reino de España sobre reconocimiento de equivalencias de grados académicos y estudios en el ámbito de la educación superior, firmado el 14 de noviembre de 1994.

Asimismo, la Embajada se complace en proponer en nombre del Gobierno de la República Federal de Alemania la conclusión de un acuerdo entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno del Reino de España sobre la modificación del Artículo 8 del Convenio arriba mencionado, que quedaría redactado como sigue:

"El Artículo 8 del Convenio del 14 de noviembre de 1994 entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno del Reino de España será completado por el siguiente párrafo:

El presente Convenio se concierta por un período de cinco años. Se prorrogará tácitamente de dos en dos años, a menos que sea denunciado por una de las Partes Contratantes con un preaviso de seis meses."

En caso de que el Gobierno del Reino de España se declare conforme con dicha propuesta, esta Nota Verbal y la Nota de respuesta en la que conste la conformidad del Gobierno del Reino de España constituirán un Acuerdo entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno del Reino de España que entrará en vigor en la fecha de su Nota de respuesta.

La Embajada de la República Federal de Alemania aprovecha esta oportunidad para reiterar al Ministerio de Asuntos Exteriores el testimonio de su más alta consideración.

Madrid, 27 de Noviembre de 1995

Al Ministerio de Asuntos Exteriores
Madrid

[TRANSLATION — TRADUCTION]

EMBASSY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Ku 624.02 Tr/ga

Note Verbale No. 0753/95

The Embassy of the Federal Republic of Germany presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs and, in reference to its note verbale No. 185/19 of 19 April 1995, has the honour to inform the Ministry that the Government of the Federal Republic of Germany agrees to consider 6 April 1995 as the date of entry into force of the Convention between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Federal Republic of Germany on the recognition of equivalencies of academic degrees and studies in the field of higher education, signed on 14 November 1994.

The Embassy is also pleased to propose on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany the conclusion of an agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Kingdom of Spain amending article 8 of the above-mentioned Convention, which would be worded as follows:

“Article 8 of the Convention of 14 November 1994 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Kingdom of Spain shall be amended by adding the following paragraph:

The present Convention is valid for a period of five years. Thereafter, it shall be tacitly extended for successive two-year periods, unless denounced by one of the Contracting Parties with six months' notice.”

If the Government of the Kingdom of Spain declares its agreement with this proposal, this note verbale together with the letter of reply which indicates the agreement of the Government of the Kingdom of Spain shall constitute an Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Kingdom of Spain which shall enter into force on the date of the letter of reply.

The Embassy of the Federal Republic of Germany takes this opportunity to convey to the Ministry of Foreign Affairs the assurances of its highest consideration.

Madrid, 27 November 1995

Ministry of Foreign Affairs
Madrid

[TRADUCTION — TRANSLATION]¹

AMBASSADE DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Ku 624.02 Tr/ga

Note verbale numéro 0753/95

L'Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne présente ses respects au Ministère des Affaires Etrangères et en référence à sa Note Verbale num. 185/19 du 19 avril 1995, l'informe que le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne est d'accord de considérer le 6 avril 1995 comme date d'entrée en vigueur de la Convention entre le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Royaume d'Espagne sur la reconnaissance d'équivalences de titres académiques et d'études en matière d'enseignement supérieur, signée le 14 novembre 1994.

L'Ambassade a également le plaisir de proposer, au nom du Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne, la conclusion d'un accord entre le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Royaume d'Espagne concernant la modification de l'article 8 de la Convention ci-dessus mentionnée, dont la teneur serait la suivante:

"L'article 8 de la Convention du 14 novembre 1994 entre le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Royaume d'Espagne sera complété par le paragraphe suivant:

La présente Convention est souscrite pour une période de cinq ans. Elle sera prorogée tacitement pour des périodes de deux ans et ainsi de suite, à moins qu'elle ne soit dénoncée par l'une des Parties Contractantes avec un préavis de six mois".

Au cas où le Gouvernement du Royaume d'Espagne se déclarerait d'accord avec cette proposition, cette Note Verbale et la Note de réponse dans laquelle apparaîtra la conformité du Gouvernement du Royaume d'Espagne constitueront un Accord entre le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Royaume d'Espagne qui entrera en vigueur à la date de sa Note de réponse.

L'Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne profite de cette occasion pour réitérer au Ministère des Affaires Etrangères l'expression de sa plus haute considération

Madrid, le 27 novembre 1995

Au Ministère des Affaires Etrangères
Madrid

¹ Traduction fournie par l'Espagne — Translation supplied by Spain.

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES
R.C.C.

Núm.

Nota Verbal

El Ministerio de Asuntos Exteriores saluda atentamente a la Embajada de la República Federal de Alemania y se complace en acusar recibo a su Nota Verbal nº 0753, de 27 de noviembre de 1995 que literalmente dice lo siguiente:

[See note I — Voir note I]

El Ministerio de Asuntos Exteriores se complace en comunicar a la Embajada de la República Federal de Alemania la conformidad del Gobierno del Reino de España con cuanto antecede y, por consiguiente, la Nota Verbal nº 0753 de esa Embajada y la presente Nota de respuesta constituyen un Acuerdo entre los dos Gobiernos para la modificación del Convenio entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Federal de Alemania sobre reconocimiento de equivalencias de grados académicos y estudios en el ámbito de la educación superior, de 14 de noviembre de 1994.

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de hoy.

El Ministerio de Asuntos Exteriores aprovecha la oportunidad para reiterar a la Embajada de la República Federal de Alemania el testimonio de su más alta y distinguida consideración.

Madrid, 28 de octubre de 1996

A la Embajada de la República Federal de Alemania
Madrid

[TRANSLATION — TRADUCTION]

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

R.C.C.

No. 522

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of the Federal Republic of Germany and is pleased to acknowledge receipt of its note verbale No. 0753 of 27 November 1995, which reads as follows:

[*See note I*]

The Ministry of Foreign Affairs is pleased to inform the Embassy of the Federal Republic of Germany that the Government of the Kingdom of Spain accepts the proposal made above, and consequently, note verbale No. 0753 of the Embassy and the present reply constitute an agreement between the two Governments amending the Convention between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Federal Republic of Germany on the recognition of equivalencies of academic degrees and studies in the field of higher education, of 14 November 1994.

This agreement shall enter into force today.

The Ministry of Foreign Affairs takes this opportunity to convey to the Embassy of the Federal Republic of Germany the assurances of its highest consideration.

Madrid, 28 October 1996

Embassy of the Federal Republic of Germany
Madrid

[TRADUCTION — TRANSLATION]¹

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
R.C.C.

Num. 522

Note verbale

Le Ministère des Affaires Etrangères présente ses respects à l'Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne et a le plaisir d'accuser réception de sa Note Verbale n^o 0753, du 27 novembre 1995 dont la teneur littérale est la suivante:

[Voir note 1]

Le Ministère des Affaires Etrangères a le plaisir de transmettre à l'Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne la conformité du Gouvernement du Royaume d'Espagne avec tout ce qui précède et par conséquent, la Note Verbale n^o 0753 de cette Ambassade et la présente Note de réponse constituent un Accord entre les deux Gouvernements pour la modification de la Convention entre le Gouvernement du Royaume d'Espagne et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne sur la reconnaissance d'équivalences de titres académiques et d'études en matière d'enseignement supérieur, du 14 novembre 1994.

Cet Accord entrera en vigueur ce jour.

Le Ministère des Affaires Etrangères profite de cette occasion pour réitérer à l'Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne l'expression de sa plus haute et distinguée considération.

Madrid, le 28 octobre 1996

A l'Ambassade de la République fédérale
d'Allemagne
Madrid

¹ Traduction fournie par l'Espagne — Translation supplied by Spain.

