



Treaty Series

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

VOLUME 973

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, 1982

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

VOLUME 973

1975

I. Nos. I4097-I4108

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 27 June 1975 to 16 July 1975*

	<i>Page</i>
No. I4097. Multilateral:	
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (with annex and official Russian and Spanish translations). Concluded at Brussels on 29 November 1969	3
No. I4098. Multilateral:	
European Convention on the international validity of criminal judgments (with appendices). Concluded at The Hague on 28 May 1970	57
No. 14099. Netherlands and Republic of Korea:	
Agreement on encouragement and reciprocal protection of investments. Signed at The Hague on 16 October 1974	97
No. 14100. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Romania:	
Health Services Convention (with protocol). Signed at Bucharest on 28 September 1973	107
No. 14101. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and United States of America:	
Exchange of notes constituting an agreement concerning mutual co-operation between the social security authorities of Great Britain and the United States of America. London, 21 August 1974	117
No. I4102. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Argentina:	
Exchange of notes constituting an agreement on the supply and marketing in the Falkland Islands (Malvinas) of Argentine petroleum-based products. Buenos Aires, 13 September 1974	123

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

VOLUME 973

1975

I. Nos 14097-14108

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 27 juin 1975 au 16 juillet 1975*

	<i>Pages</i>
N° 14097. Multilatéral :	
Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (avec annexe et traductions officielles russe et espagnole). Conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969	3
N° 14098. Multilatéral :	
Convention européenne sur la valeur internationale des jugements répressifs (avec annexes). Conclue à La Haye le 28 mai 1970	57
N° 14099. Pays-Bas et République de Corée :	
Accord concernant l'encouragement et la protection réciproque des investissements. Signé à La Haye le 16 octobre 1974	97
N° 14100. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Roumanie :	
Convention relative à la santé publique (avec protocole). Signée à Bucarest le 28 septembre 1973	107
N° 14101. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et États-Unis d'Amérique :	
Échange de notes constituant un accord relatif à la coopération entre les services de sécurité sociale de Grande-Bretagne et des États-Unis d'Amérique. Londres, 21 août 1974	117
N° 14102. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Argentine :	
Échange de notes constituant un accord relatif à la fourniture et à la distribution dans les îles Falkland (Malvinas) de produits argentins dérivés du pétrole. Buenos Aires, 13 septembre 1974	123

- No. 14103. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Argentina:**
Exchange of notes constituting an agreement concerning the facilitation of trade and the carriage of goods between the Falkland Islands (Malvinas) and the Argentine mainland. Buenos Aires, 13 September 1974 137
- No. 14104. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Burma:**
Agreement concerning public officers' pensions. Signed at Rangoon on 20 September 1974 143
- No. 14105. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Gambia:**
Exchange of notes constituting an agreement concerning cereals to be supplied by the Government of the United Kingdom to the Government of the Gambia within the framework of the Cereals Food Aid Programme of the European Economic Community. Banjul, 27 September 1974 153
- No. 14106. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Chile:**
Agreement on certain commercial debts (with schedules). Signed at London on 30 October 1974 161
- No. 14107. United Nations and Costa Rica:**
Agreement for the establishment of the Latin American Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders. Signed at New York on 11 July 1975 . . 175
- No. 14108. France and Colombia:**
Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Bogotá on 28 April 1953
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Bogotá, 30 March 1962
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement of 28 April 1953, as amended. Bogotá, 8 March 1973 190
- ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations**
- No. 221. Constitution of the World Health Organization. Signed at New York on 22 July 1946:**
Acceptance by Portugal of the Amendments to articles 24 and 25 of the Constitution of the World Health Organization, adopted by the Twentieth World Health Assembly in resolution WHA 20.36 of 23 May 1967 224

- N° 14103. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Argentine :**
Échange de notes constituant un accord tendant à faciliter le commerce et le transport de marchandises entre les îles Falkland (Malvinas) et le territoire continental argentin. Buenos Aires, 13 septembre 1974 137
- N° 14104. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Birmanie :**
Accord relatif aux pensions des fonctionnaires. Signé à Rangoon le 20 septembre 1974 143
- N° 14105. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Gambie :**
Échange de notes constituant un accord relatif à la fourniture de céréales par le Gouvernement du Royaume-Uni au Gouvernement de la Gambie dans le cadre du Programme d'aide alimentaire céréalière de la Communauté économique européenne. Banjul, 27 septembre 1974 153
- N° 14106. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Chili :**
Accord relatif à certaines dettes commerciales (avec annexes). Signé à Londres le 30 octobre 1974 161
- N° 14107. Organisation des Nations Unies et Costa Rica :**
Accord relatif à la création de l'Institut latino-américain pour la prévention du crime et le traitement des délinquants. Signé à New York le 11 juillet 1975 175
- N° 14108. France et Colombie :**
Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à Bogotá le 28 avril 1953
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Bogotá, 30 mars 1962
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné du 28 avril 1953, tel que modifié. Bogotá, 8 mars 1973 191
- ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies**
- N° 221. Constitution de l'Organisation mondiale de la santé. Signée à New York le 22 juillet 1946 :**
Acceptation par le Portugal des Amendements aux articles 24 et 25 de la Constitution de l'Organisation mondiale de la santé, adoptés par la Vingtième Assemblée mondiale de la santé dans sa résolution WHA 20.36 du 23 mai 1967 224

- No. 446. Protocol, signed at Lake Success, New York, on 4 May 1949, amending the International Agreement for the Suppression of the White Slave Traffic, signed at Paris, on 18 May 1904, and the International Convention for the Suppression of the White Slave Traffic, signed at Paris, on 4 May 1910:**

Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic, concerning application to Berlin (West) . . . 225

- No. 521. Convention on the privileges and immunities of the specialized agencies. Approved by the General Assembly of the United Nations on 21 November 1947:**

Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic, concerning application to Berlin (West) . . . 227

- No. 770. Protocol to amend the Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Childreu, concluded at Geneva on 30 September 1921, and the Convention for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, concluded at Geneva on 11 October 1933. Signed at Lake Success, New York, on 12 November 1947:**

Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon acceptance by the German Democratic Republic, concerning application to Berlin (West) . . . 229

- No. 1021. Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 9 December 1948:**

Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics on 12 September 1974 concerning application to Berlin (West) 231

Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Ukrainian Soviet Socialist Republic on 19 September 1974 concerning application to Berlin (West) 231

- No. 2116. Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Lehanese Republic for air services between and beyond their respective territories. Signed at Beirut on 15 August 1951:**

Exchange of notes constituting an agreement revising the schedule to the above-mentioned Agreement. Beirut, 11 July 1974 235

- N° 446. Protocole, signé à Lake Success, New York, le 4 mai 1949, amendant l'Arrangement international en vue d'assurer une protection efficace contre le trafic criminel connu sous le nom de traite des blanches, signé à Paris, le 18 mai 1904, et la Convention internationale relative à la répression de la traite des blanches, signée à Paris le 4 mai 1910 :**
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 226
- N° 521. Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées. Approuvée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 21 novembre 1947 :**
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 228
- N° 770. Protocole amendant la Convention pour la répression de la traite des femmes et des enfants, conclue à Genève le 30 septembre 1921, et la Convention pour la répression de la traite des femmes majeures, conclue à Genève le 11 octobre 1933. Signé à Lake Success, New York, le 12 novembre 1947 :**
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'acceptation par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 230
- N° 1021. Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 9 décembre 1948 :**
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974 par l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'application à Berlin-Ouest 233
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 19 septembre 1974 par la République socialiste soviétique d'Ukraine concernant l'application à Berlin-Ouest 233
- N° 2116. Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République libanaise relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Beyrouth le 15 août 1951 :**
- Échange de notes constituant un accord portant révision de l'annexe à l'Accord susmentionné. Beyrouth, 11 juillet 1974 239

- No. 2422. Protocol amending the Slavery Convention signed at Geneva on 25 September 1926. Done at the Headquarters of the United Nations, New York, on 7 December 1953:**
 Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon acceptance by the German Democratic Republic, concerning application to Berlin (West) . . . 241
- No. 2613. Convention on the Political Rights of Women. Opened for signature at New York on 31 March 1953:**
 Accession by Peru 242
- No. 4214. Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Done at Geneva on 6 March 1948:**
 Acceptance by Ethiopia 243
- No. 4468. Convention on the nationality of married women. Done at New York on 20 February 1957:**
 Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declarations made by Czechoslovakia, on 30 May 1974, and by the German Democratic Republic, on 16 July 1974, concerning application to Berlin (West) 244
- No. 4789. Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts. Done at Geneva on 20 March 1958:**
 Entry into force of Regulation No. 32 (*Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the behaviour of the structure of the impacted vehicle in a rear-end collision*) as an annex to the above-mentioned Agreement . . . 246
 Entry into force of Regulation No. 33 (*Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the behaviour of the structure of the impacted vehicle in a head-on collision*) as an annex to the above-mentioned Agreement 258
 Entry into force of Regulation No. 34 (*Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the prevention of fire risks*) as an annex to the above-mentioned Agreement 270
 Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic, concerning application to Berlin (West) . . . 284
- No. 6465. Convention on the High Seas. Done at Geneva on 29 April 1958:**
 Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic, concerning application to Berlin (West) . . . 326

- N° 2422. Protocole amendant la Convention relative à l'esclavage signée à Genève le 25 septembre 1926. Fait au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, le 7 décembre 1953 :**
 Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'acceptation par la République démocratique allemande concernant l'application à Berlin-Ouest 241
- N° 2613. Convention sur les droits politiques de la femme. Ouverte à la signature à New York le 31 mars 1953 :**
 Adhésion du Pérou 242
- N° 4214. Convention relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale. Faite à Genève le 6 mars 1948 :**
 Acceptation de l'Éthiopie 243
- N° 4468. Convention sur la nationalité de la femme mariée. Faite à New York le 20 février 1957 :**
 Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative aux déclarations formulées le 30 mai 1974 par la Tchécoslovaquie et le 16 juillet 1974 par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 245
- N° 4789. Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur. Fait à Genève le 20 mars 1958 :**
 Entrée en vigueur du Règlement n° 32 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le comportement de la structure du véhicule heurté en cas de collision par l'arrière*) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné 285
 Entrée en vigueur du Règlement n° 33 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le comportement de la structure du véhicule heurté en cas de collision frontale*) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné 298
 Entrée en vigueur du Règlement n° 34 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie*) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné 311
 Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 325
- N° 6465. Convention sur la haute mer. Faite à Genève le 29 avril 1958 :**
 Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 327

- No. 7310. Vienna Convention on Diplomatic Relations. Done at Vienna on 18 April 1961:**
- Objection by Hungary to the reservation made by Bahrain, upon accession, in respect of article 27 (3) of the Convention 328
- Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics on 12 September 1974 concerning application to Berlin (West) 328
- Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Ukrainian Soviet Socialist Republic on 19 September 1974 concerning application to Berlin (West) 328
- No. 7401. Convention for the establishment of a European Organisation for the Development and Construction of Space Vehicle Launchers. Done at London on 29 March 1962:**
- Denunciation by Australia 330
- No. 7408. Agreement establishing the African Development Bank. Done at Khartoum on 4 August 1963:**
- Accession by Equatorial Guinea 330
- No. 7525. Convention on Consent to Marriage, Minimum Age for Marriage and Registration of Marriages. Opened for signature at New York on 10 December 1962:**
- Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic concerning application to Berlin (West) . . . 331
- No. 8012. Customs Convention concerning welfare material for seafarers. Done at Brussels on 1 December 1964:**
- Application in respect of Liechtenstein 333
- No. 8564. Convention on facilitation of international maritime traffic. Signed at London on 9 April 1965:**
- Accession by Austria 333
- No. 8940. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR). Done at Geneva on 30 September 1957:**
- Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics, on 12 September 1974, concerning application to Berlin (West) 334

- N° 7310. Convention de Vienne sur les relations diplomatiques. Faite à Vienne le 18 avril 1961 :**
- Objection de la Hongrie à la réserve formulée par Bahreïn, lors de l'adhésion, à l'égard de l'article 27, paragraphe 3, de la Convention 329
 - Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974 par l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'application à Berlin-Ouest 329
 - Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 19 septembre 1974 par la République socialiste soviétique d'Ukraine concernant l'application à Berlin-Ouest 329
- N° 7401. Convention portant création d'une Organisation européenne pour la mise au point et la construction de lanceurs d'engins spatiaux. Faite à Londres le 29 mars 1962 :**
- Dénonciation de l'Australie 330
- N° 7408. Accord portant création de la Banque africaine de développement. Fait à Khartoum le 4 août 1963 :**
- Adhésion de la Guinée équatoriale 330
- N° 7525. Convention sur le consentement au mariage, l'âge minimum du mariage et l'enregistrement des mariages. Ouverte à la signature à New York le 10 décembre 1962 :**
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest 332
- N° 8012. Convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer. Faite à Bruxelles le 1^{er} décembre 1964 :**
- Application à l'égard du Liechtenstein 333
- N° 8564. Convention visant à faciliter le trafic maritime international. Signée à Londres le 9 avril 1965 :**
- Adhésion de l'Autriche 333
- N° 8940. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Fait à Genève le 30 septembre 1957 :**
- Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974 par l'Union des Républiques socialistes soviétiques, concernant l'application à Berlin-Ouest 335

- No. 9262. International Coffee Agreement, 1968. Open for signature at New York from 18 to 31 March 1968:**
 Accession by Ireland to the Agreement as extended with modifications until 30 September 1975 by Resolution No. 264 of the International Coffee Council . . . 336
- No. 9464. International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination. Opened for signature at New York on 7 March 1966:**
 Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics on 12 September 1974 concerning application to Berlin (West) . . . 337
 Declaration by France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America relating to the declaration made by the Ukrainian Soviet Socialist Republic on 19 September 1974 concerning application to Berlin (West) . . . 337
- No. 9884. Customs Convention on the temporary importation of scientific equipment. Done at Brussels on 11 June 1968:**
 Application in respect of Liechtenstein . . . 339
- No. 11650. Customs Convention on the temporary importation of pedagogic material. Done at Brussels on 8 June 1970:**
 Accession by Portugal . . . 340
 Application in respect of Liechtenstein . . . 340
- No. 12538. Second Supply Agreement—*Five-year Contract for the transfer of enriched uranium for a research reactor in Indonesia*—between the International Atomic Energy Agency, Indonesia and the United States of America. Signed at Vienna on 14 September 1972:**
 Amendment to the above-mentioned Agreement. Signed at Vienna on 19 November 1974 and 4 and 7 April 1975 . . . 341
- No. 12652. International Cocoa Agreement, 1972. Concluded at Geneva on 21 October 1972:**
 Ratification by Venezuela . . . 344
- No. 13678. Treaty on the prohibition of the emplacement of nuclear weapons and other weapons of mass destruction on the sea-bed and the ocean floor and in the subsoil thereof. Done at London, Moscow and Washington on 11 February 1971:**
 Ratification by Italy . . . 345

- N° 9262. Accord international de 1968 sur le café. Ouvert à la signature à New York du 18 au 31 mars 1968 :**
 Adhésion de l'Irlande à l'Accord tel que prorogé avec modifications jusqu'au 30 septembre 1975 par résolution n° 264 du Conseil international du café 336
- N° 9464. Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale. Ouverte à la signature à New York le 7 mars 1966 :**
 Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974 par l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'application à Berlin-Ouest 338
 Déclaration des États-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à la déclaration formulée le 19 septembre 1974 par la République socialiste soviétique d'Ukraine concernant l'application à Berlin-Ouest 338
- N° 9884. Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel scientifique. Faite à Bruxelles le 11 juin 1968 :**
 Application à l'égard du Liechtenstein 339
- N° 11650. Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique. Conclue à Bruxelles le 8 juin 1970 :**
 Adhésion du Portugal 340
 Application à l'égard du Liechtenstein 340
- N° 12538. Deuxième Accord de fourniture — Contrat d'une durée de cinq ans pour la cession d'uranium enrichi destiné à un réacteur de recherche indonésien — entre l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Indonésie et les États-Unis d'Amérique. Signé à Vienne le 14 septembre 1972 :**
 Avenant à l'Accord susmentionné. Signé à Vienne le 19 novembre 1974 et les 4 et 7 avril 1975 342
- N° 12652. Accord international de 1972 sur le cacao. Conclu à Genève le 21 octobre 1972 :**
 Ratification du Venezuela 344
- N° 13678. Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol. Fait à Londres, Moscou et Washington le 11 février 1971 :**
 Ratification de l'Italie 345

- No. 13890. Third Supply Agreement—*Five-year Agreement for the transfer of enriched uranium for a research reactor in Pakistan—between the International Atomic Energy Agency and the Government of Pakistan. Signed at Vienna on 14 June 1974:***
- Amendment to the above-mentioned Agreement. Signed at Vienna on 10 and 12 March 1975 346
- ANNEX C. *Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the League of Nations***
- No. 2623. International Convention for the Suppression of Counterfeiting Currency. Signed at Geneva, April 20, 1929:**
- Succession by the Bahamas 352
- No. 3119. International Load Line Convention. Signed at London, July 5, 1930:**
- Denunciation by Hungary 352
- No. 3740. Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of the Republic of Poland in regard to Trade and Commerce. Signed at London, February 27th, 1935:**
- Termination 353
- No. 4588. Exchanges of notes between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Governments of the Argentine Republic, Brazil and Uruguay constituting Agreements regarding the Regulation of Beef Imports into the United Kingdom. London, June 28th and December 15th, 1937, and January 6th, 1939:**
- Termination of the Exchange of notes between the Government of the United Kingdom and the Government of Argentina 354
-

- N° 13890. Troisième Accord de fourniture — Accord d'une durée de cinq ans pour la cession d'uranium enrichi destiné à un réacteur de recherche au Pakistan — entre l'Agence internationale de l'énergie atomique et le Gouvernement du Pakistan. Signé à Vienne le 14 juin 1974 :**
 Avenant à l'Accord susmentionné. Signé à Vienne les 10 et 12 mars 1975 348
- ANNEXE C. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de la Société des Nations**
- N° 2623. Convention internationale pour la répression du faux-monnayage. Signée à Genève, le 20 avril 1929 :**
 Succession des Bahamas 352
- N° 3119. Convention internationale sur les lignes de charge. Signée à Londres, le 5 juillet 1930 :**
 Dénonciation de la Hongrie 352
- N° 3740. Accord commercial entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de la République de Pologne. Signé à Londres, le 27 février 1935 :**
 Abrogation 353
- N° 4588. Échanges de notes entre le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et les Gouvernements de la République argentine, du Brésil et de l'Uruguay comportant des accords relatifs à la réglementation de l'importation de la viande de bœuf dans le Royaume-Uni. Londres, les 28 juin et 15 décembre 1937 et 6 janvier 1939 :**
 Abrogation de l'Échange de notes entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement argentin 354
-

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 27 June 1975 to 16 July 1975

Nos. 14097 to 14108



Traités et accords internationaux

enregistrés

du 27 juin 1975 au 16 juillet 1975

N^{os} 14097 à 14108

No. 14097

MULTILATERAL

**International Convention on Civil Liability for Oil Pollution
Damage (with annex and official Russian and Spanish
translations). Concluded at Brussels on 29 November
1969**

Authentic texts: English and French.

*Registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on
27 June 1975.*

MULTILATÉRAL

**Couvention internationale sur la responsabilité civile pour
les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
(avec annexe et traductions officielles russe et espag-
nole). Conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969**

Textes authentiques : anglais et français.

*Enregistrée par l'Organisation intergouvernementale consultative de la naviga-
tion maritime le 27 juin 1975.*

INTERNATIONAL CONVENTION¹ ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

The States Parties to the present Convention,
Conscious of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

Desiring to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

Have agreed as follows:

Article 1. For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo.

2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.

4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

¹ Came into force on 19 June 1975, in respect of the following States, i.e., on the ninetieth day that followed the date by which Governments of eight States, including five States each with not less than 1,000,000 gross tons of tanker tonnage (denoted hereafter by *), had signed it definitively or deposited their instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, in accordance with article XV (1). Definitive signatures, ratifications, acceptances, approvals or accessions were effected as follows:

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature(s) or of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)</i>	
Algeria	14 June	1974 a
Denmark*	2 April	1975 a
Dominican Republic	2 April	1975
Fiji	15 August	1972 a —
France*	17 March	1975 —
Ivory Coast	21 June	1973
Lebanon	9 April	1974 a
Liberia*	25 September	1972 a
Morocco	11 April	1974 a
Norway*	21 March	1975 a
Senegal	27 March	1972 a
Sweden*	17 March	1975
Syrian Arab Republic**	6 February	1975 a -
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*	17 March	1975

Subsequently, the following State deposited its instrument of ratification with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on the date indicated:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of instrument of ratification</i>
Federal Republic of Germany	20 May 1975

(With effect from 18 August 1975, in accordance with the intention expressed by the Government of the Federal Republic of Germany on the basis of its interpretation of article XV. With a declaration that the Convention shall also apply to Berlin (West) with effect from the date of its entry into force in respect of the Federal Republic of Germany.)

**See p. 36 of this volume for the text of the declarations made upon ratification.

5. "Oil" means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

6. "Pollution damage" means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage.

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

Article II. This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

Article III. 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 oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article IV. When oil has escaped or has been discharged from two or more ships, 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 V. 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 of 2,000 francs for

each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs.

2. If the incident occurred as a result of the actual fault or privity of the owner, he shall not be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph 1 of this Article.

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. 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 another competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has, as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five-and-a-half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which the fund is being constituted on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above on the date of the constitution of the fund.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage. In the case of a ship which cannot be measured in accordance with the normal rules of tonnage measurement, the ship's tonnage shall be deemed to be 40 per cent of the weight in tons (of 2,240 lbs) of oil which the ship is capable of carrying.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even in the event of the actual fault or privity of the owner but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article VI. 1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

- (a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;
- (b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Article VII. 1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1, to cover his liability for pollution damage under this Convention.

2. 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. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

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.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State 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. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

Article VIII. Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article IX. 1. Where an incident has caused pollution damage in the territory including the territorial sea 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, 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.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article X. 1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contract State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article XI. 1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article XII. This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article XIII. 1. The present Convention shall remain open for signature until 31 December 1970 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

Article XIV. 1. 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.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Convention with respect to all existing Contracting States, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Contracting States, shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

Article XV. 1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of eight States including five States each with not less than 1,000,000 gross tons of tanker tonnage have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it the present Convention shall come into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Article XVI. 1. The present Convention may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

Article XVII. 1. The United Nations, where it is the administering authority for a territory, or any Contracting State responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with the appropriate authorities of such territory or take such other measures as may be appropriate, in order to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article XVIII. 1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

Article XIX. 1. The present Convention 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 the Convention of
 - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
 - (ii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit;
 - (iii) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article XVII and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;
- (b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

Article XX. As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article XXI. The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at Brussels this twenty-ninth day of November 1969.

CONVENTION¹ INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Les Etats parties à la présente Convention,
Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article I. Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

¹ Entrée en vigueur le 19 juin 1975 pour les Etats indiqués ci-après, soit le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les Gouvernements de huit Etats, dont cinq représentant des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes (indiqués ci-après par *), l'avaient signée définitivement ou avaient déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, conformément à l'article XV, paragraphe 1. Les signatures définitives, ratifications, acceptations, approbations ou adhésions ont été effectuées comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date de signature définitive(s) ou du dépôt de l'instrument de ratification, acceptation (A) approbation (AA) ou adhésion (a)</i>	
Algérie	14 juin	1974 a
Côte d'Ivoire	21 juin	1973
Danemark*	2 avril	1975 a
Fidji	15 août	1972 a
France*	17 mars	1975
Liban	9 avril	1974 a
Libéria*	25 septembre	1972 a
Maroc	11 avril	1974 a
Norvège*	21 mars	1975 a
République arabe syrienne**	6 février	1975 a
République Dominicaine	2 avril	1975
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*	17 mars	1975
Sénégal	27 mars	1972 a
Suède*	17 mars	1975

Par la suite, l'Etat ci-après a déposé son instrument de ratification auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à la date indiquée :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification</i>
République fédérale d'Allemagne	20 mai 1975

(Avec effet au 18 août 1975, conformément à l'intention exprimée par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne sur la base de son interprétation de l'article XV de la Convention. Avec une déclaration aux termes de laquelle la Convention s'applique à Berlin-Ouest à compter de la date de son entrée en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.)

** Voir p. 36 du présent volume pour le texte des déclarations faites lors de la ratification.

3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

4. « Etat d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'Etat dont le navire bat pavillon.

5. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

9. « Organisation » signifie l'Organisation intergouvernementale-consultative de la navigation maritime.

Article II. La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III. 1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
- c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

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. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV. Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V. 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 de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

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. Ce 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 sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 pour cent du poids, exprimé en tonnes de 2 240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

Article VI. 1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

- a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,
- b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII. 1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été

donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant 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. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII. Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX. 1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale 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 ces territoires y compris la mer territoriale, 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.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X. 1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf :

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI. 1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'Etat.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Article XII. La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

Article XIII. 1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

Article XIV. 1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article XV. 1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats, dont cinq représentant des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article XVI. 1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article XVII. 1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout Etat contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XVIII. 1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article XIX. 1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :
- a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :
 - i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
 - iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe I de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;
 - b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article XX. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article XXI. La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

For the Government of the Kingdom of Afghanistan:
Pour le Gouvernement du Royaume d'Afghanistan :

For the Government of the People's Republic of Albania:
Pour le Gouvernement de la République populaire d'Albanie :

For the Government of the Democratic and Popular Republic of Algeria:
Pour le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire :

For the Government of the Argentine Republic:
Pour le Gouvernement de la République Argentine :

For the Government of the Commonwealth of Australia:¹
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie² :

For the Government of the Republic of Austria:
Pour le Gouvernement de la République d'Autriche :

For the Government of Barbados:
Pour le Gouvernement de la Barbade :

For the Government of the Kingdom of Belgium:
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :
Sous réserve de ratification³
A. LILAR⁴

For the Government of the Republic of Bolivia:
Pour le Gouvernement de la République de Bolivie :

For the Government of the Republic of Botswana:
Pour le Gouvernement de la République du Botswana :

¹ Signature ("Alexander Downer") affixed on 17 December 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

² Signature («Alexander Downer») apposée le 17 décembre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

³ Subject to ratification.

⁴ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

For the Government of the Federative Republic of Brazil:
Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :
Subject to ratification¹

FERNANDO ERNESTO CARNEIRO RIBEIRO

For the Government of the People's Republic of Bulgaria:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :

For the Government of the Union of Burma:
Pour le Gouvernement de l'Union birmane :

For the Government of the Republic of Burundi:
Pour le Gouvernement de la République du Burundi :

For the Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie :

For the Government of the Kingdom of Cambodia:
Pour le Gouvernement du Royaume du Cambodge :

For the Government of the Federal Republic of Cameroon:
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun :
Sous réserve de ratification²
[C. LANGUE-TSOBGNY]

For the Government of Canada:
Pour le Gouvernement du Canada :

For the Government of the Central African Republic:
Pour le Gouvernement de la République centrafricaine :

For the Government of Ceylon:
Pour le Gouvernement de Ceylan :

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

For the Government of the Republic of Chad:
Pour le Gouvernement de la République du Tchad :

For the Government of the Republic of Chile:
Pour le Gouvernement de la République du Chili :

For the Government of the Republic of China:
Pour le Gouvernement de la République de Chine :
Sous réserve de ratification¹
[Illegible — Illisible]

For the Government of the Republic of Colombia:
Pour le Gouvernement de la République de Colombie :

For the Government of the Republic of the Congo:
Pour le Gouvernement de la République du Congo :

For the Government of the Democratic Republic of the Congo:
Pour le Gouvernement de la République démocratique du Congo :

For the Government of the Republic of Costa Rica:
Pour le Gouvernement de la République du Costa Rica :

For the Government of the Republic of Cuba:
Pour le Gouvernement de la République de Cuba :

For the Government of the Republic of Cyprus:
Pour le Gouvernement de la République de Chypre :

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque :

For the Government of the Republic of Dahomey:
Pour le Gouvernement de la République du Dahomey :

¹ Subject to ratification.

For the Government of the Kingdom of Denmark:
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :

For the Government of the Dominican Republic:¹
Pour le Gouvernement de la République Dominicaine ²:

For the Government of the Republic of Ecuador:
Pour le Gouvernement de la République de l'Equateur :

For the Government of the Republic of El Salvador:
Pour le Gouvernement de la République d'El Salvador :

For the Government of the Republic of Equatorial Guinea:
Pour le Gouvernement de la République de la Guinée équatoriale :

For the Government of the Empire of Ethiopia:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Ethiopie :

For the Government of the Federal Republic of Germany:
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :
Subject to ratification³
[R. VON UNGERN-STERNBERG]
[R. FRANTA]

For the Government of the Republic of Finland:⁴
Pour le Gouvernement de la République de Finlande ⁵:

For the Government of the French Republic:
Pour le Gouvernement de la République française :
Sous réserve d'approbation ou de ratification ultérieure⁶
[GUY DE LACHARRIÈRE]

¹ Signature ("Porfirio Herrera-Báez") affixed on 22 October 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

² Signature («Porfirio Herrera-Báez») apposée le 22 octobre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

³ Sous réserve de ratification.

⁴ Signature ("Göran Stenius") affixed on 30 December 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

⁵ Signature («Göran Stenius») apposée le 30 décembre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

⁶ Subject to approval or further ratification.

For the Government of the Gabonese Republic:
Pour le Gouvernement de la République gabonaise :

For the Government of the Gambia:
Pour le Gouvernement de la Gambie :

For the Government of the Republic of Ghana:
Pour le Gouvernement de la République du Ghana :
Subject to ratification¹
[Y. K. QUARTEY]

For the Government of the Kingdom of Greece:
Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce :

For the Government of the Republic of Guatemala:
Pour le Gouvernement de la République du Guatemala :
Sujeto a aprobación, aceptación y ratificación²
[C. PAREDES]

For the Government of the Republic of Guinea:
Pour le Gouvernement de la République de Guinée :

For the Government of Guyana:
Pour le Gouvernement de la Guyane :

For the Government of the Republic of Haiti:
Pour le Gouvernement de la République d'Haïti :

For the Government of the Holy See:
Pour le Gouvernement du Saint-Siège :

For the Government of the Republic of Honduras:
Pour le Gouvernement de la République du Honduras :

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to approval, acceptance and ratification — Sous réserve d'approbation, acceptation et ratification.

For the Government of the Hungarian People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire hongroise :

For the Government of the Republic of Iceland:
Pour le Gouvernement de la République d'Islande :
Subject to ratification¹
[NIELS P. SIGURÓSSON]

For the Government of the Republic of India:
Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :

For the Government of the Republic of Indonesia:
Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie :
Subject to ratification¹
[MOCHTAR K. A.]

For the Government of the Empire of Iran:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Iran :

For the Government of the Republic of Iraq:
Pour le Gouvernement de la République d'Irak :

For the Government of Ireland:
Pour le Gouvernement de l'Irlande :

For the Government of the State of Israel:
Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël :

For the Government of the Italian Republic:
Pour le Gouvernement de la République italienne :
[CARLO ALBERTO STRANEO]
Sous réserve de ratification²

¹ Sous réserve de ratification.

¹ Subject to ratification.

For the Government of the Republic of the Ivory Coast:
Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire :
[S. COULIBALY]
Sous réserve de ratification¹

For the Government of Jamaica:
Pour le Gouvernement de la Jamaïque :

For the Government of Japan:
Pour le Gouvernement du Japon :

For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan:
Pour le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie :

For the Government of the Republic of Kenya:
Pour le Gouvernement de la République du Kenya :

For the Government of the Republic of Korea:
Pour le Gouvernement de la République de Corée :

For the Government of the State of Kuwait:
Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït :

For the Government of the Kingdom of Laos:
Pour le Gouvernement du Royaume du Laos :

For the Government of the Lebanese Republic:
Pour le Gouvernement de la République libanaise :

For the Government of the Kingdom of Lesotho:
Pour le Gouvernement du Royaume du Lesotho :

For the Government of the Republic of Liberia:
Pour le Gouvernement de la République du Libéria :

¹ Subject to ratification.

For the Government of the Libyan Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe libyenne :

For the Government of the Principality of Liechtenstein:
Pour le Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein :

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:
Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

For the Government of the Malagasy Republic:
Pour le Gouvernement de la République malgache :
[R. RAMBAHINIARISON]
Sous réserve de ratification¹

For the Government of the Republic of Malawi:
Pour le Gouvernement de la République du Malawi :

For the Government of Malaysia:
Pour le Gouvernement de la Malaisie :

For the Government of the Republic of Maldives:
Pour le Gouvernement de la République des Maldives :

For the Government of the Republic of Mali:
Pour le Gouvernement de la République du Mali :

For the Government of Malta:
Pour le Gouvernement de Malte :

For the Government of the Islamic Republic of Mauritania:
Pour le Gouvernement de la République islamique de Mauritanie :

For the Government of Mauritius:
Pour le Gouvernement de Maurice :

¹ Subject to ratification.

For the Government of the United Mexican States:
Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique :

For the Government of the Principality of Monaco:
Pour le Gouvernement de la Principauté de Monaco :
Sous réserve de ratification¹
[R. VASSIÈRE]

For the Government of the Mongolian People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire mongole :

For the Government of the Kingdom of Morocco:
Pour le Gouvernement du Royaume du Maroc :

For the Government of the Kingdom of Nepal:
Pour le Gouvernement du Royaume du Népal :

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:²
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas³ :

For the Government of New Zealand:
Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

For the Government of the Republic of Nicaragua:
Pour le Gouvernement de la République du Nicaragua :

For the Government of the Republic of the Niger:
Pour le Gouvernement de la République du Niger :

For the Government of the Federal Republic of Nigeria:
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria :

¹ Subject to ratification.

² Signature ('J. L. R. Huydecoper') affixed on 11 November 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

³ Signature («J. L. R. Huydecoper») apposée le 11 novembre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

For the Government of the Kingdom of Norway:
Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège :

For the Government of Pakistan:
Pour le Gouvernement du Pakistan :

For the Government of the Republic of Panama:¹
Pour le Gouvernement de la République du Panama² :

For the Government of the Republic of Paraguay:
Pour le Gouvernement de la République du Paraguay :

For the Government of the Republic of Peru:
Pour le Gouvernement de la République du Pérou :

For the Government of the Republic of the Philippines:
Pour le Gouvernement de la République des Philippines :

For the Government of the Polish People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :
Subject to ratification³
[R. PIETRASZEK]

For the Government of the Portuguese Republic:
Pour le Gouvernement de la République portugaise :
Subject to ratification³
[CARLOS DIAS DE MENESES]

For the Government of the Socialist Republic of Romania:⁴
Pour le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie⁵ :

¹ Signature ("Dr. J. Reyes Medina, Embajador de Panamá") affixed on 1 December 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

² Signature («Dr. J. Reyes Medina, Embajador de Panamá») apposée le 1^{er} décembre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

* Ambassador of Panama — Ambassadeur du Panama.

³ Sous réserve de ratification.

⁴ Signature ("V. Pungan") affixed on 30 December 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

⁵ Signature («V. Pungan») apposée le 30 décembre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

For the Government of the Rwandese Republic:
Pour le Gouvernement de la République rwandaise :

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:
Pour le Gouvernement du Royaume de l'Arabie Saoudite :

For the Government of the Republic of Senegal:
Pour le Gouvernement de la République du Sénégal :

For the Government of the Republic of Senegal:
Pour le Gouvernement de la République du Sénégal :

For the Government of Sierra Leone:
Pour le Gouvernement de la Sierra Leone :

For the Government of the Republic of Singapore:
Pour le Gouvernement de la République de Singapour :

For the Government of the Somali Republic:
Pour le Gouvernement de la République somalie :

For the Government of the Republic of South Africa:
Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :

For the Government of the People's Republic of Southern Yemen:
Pour le Gouvernement de la République populaire du Yémen du Sud :

For the Government of the Spanish State:¹
Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol² :

For the Government of the Democratic Republic of the Sudan:
Pour le Gouvernement de la République démocratique du Soudan :

¹ Signature ("Santa Cruz") affixed on 7 October 1970 subject to ratification. (Information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.)

² Signature («Santa Cruz») apposée le 7 octobre 1970 sous réserve de ratification. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

For the Government of the Kingdom of Swaziland:
Pour le Gouvernement du Royaume du Souaziland :

For the Government of the Kingdom of Sweden:¹
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède² :

For the Government of the Swiss Confederation:
Pour le Gouvernement de la Confédération suisse :
Sous réserve de ratification³
{J. W. MÜLLER}

For the Government of the Syrian Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe syrienne :

For the Government of the Kingdom of Thailand:
Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

For the Government of the Togolese Republic:
Pour le Gouvernement de la République togolaise :

For the Government of Trinidad and Tobago:
Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago :

For the Government of the Republic of Tunisia:
Pour le Gouvernement de la République tunisienne :

For the Government of the Republic of Turkey:
Pour le Gouvernement de la République turque :

For the Government of the Republic of Uganda:
Pour le Gouvernement de la République de l'Ouganda :

¹ Signature ("Leif Belfrage") affixed on 7 December 1970 subject to acceptance. (Information supplied by the Intergovernmental Maritime Consultative Organization.)

² Signature («Leif Belfrage») apposée le 7 décembre 1970 sous réserve d'acceptation. (Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.)

³ Subject to ratification.

For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine :

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

For the Government of the United Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe unie :

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
[K. W. McQUEEN]
Subject to ratification¹

For the Government of the United States of America:
Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :
Subject to ratification¹
[ROBERT H. NEUMAN]

For the Government of the Republic of the Upper Volta:
Pour le Gouvernement de la République de Haute-Volta :

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay:
Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay :

For the Government of the Republic of Venezuela:
Pour le Gouvernement de la République du Venezuela :

For the Government of the Republic of Viet-Nam:
Pour le Gouvernement de la République du Viet-Nam :

For the Government of the Independent State of Western Samoa:
Pour le Gouvernement de l'Etat indépendant du Samoa-Occidental :

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of the Yemen Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe du Yémen :

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia:
Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie :
Sous réserve de ratification¹
[V. BRAJKOVIĆ]

For the Government of the Republic of Zambia:
Pour le Gouvernement de la République de Zambie :

¹ Subject to ratification.

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

<i>Name of ship</i>	<i>Distinctive number or letters</i>	<i>Port of registry</i>	<i>Name and address of owner</i>
---------------------	--	-----------------------------	--------------------------------------

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.

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 (Place) On (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 the Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

<i>Nom du navire</i>	<i>Lettres ou numéro distinctifs</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Nom et adresse du propriétaire</i>
----------------------	--	-----------------------------------	---

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 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) de la personne (ou des personnes) ayant apporté une garantie financière

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 du fonctionnaire
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, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

DECLARATIONS MADE
UPON RATIFICATION

*SYRIAN ARAB
REPUBLIC*

DÉCLARATIONS FAITES
LORS DE LA RATIFICATION

*RÉPUBLIQUE ARABE
SYRIENNE*

بأن انضمام الجمهورية العربية السورية الى هذه الاتفاقية لا يحوى بأي حال معنى الاعتراف
بإسرائيل ولا يؤدي الى الدخول معها في معاملات لها تنظيم احكامها .

[TRANSLATION — TRADUCTION]

This accession (to the Convention) in no way implies recognition of Israel and does not involve the establishment of any relations with Israel arising from the provisions of this Convention.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Cette adhésion (à la Convention) n'implique en aucun cas sa reconnaissance d'Israël et n'entraîne pas l'établissement avec lui d'aucun rapport découlant de ses dispositions.

[OFFICIAL RUSSIAN TRANSLATION — TRADUCTION RUSSE OFFICIELLE]

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

Государства — Стороны настоящей Конвенции,
Сознавая опасности загрязнения, создаваемые во всем мире морскими
перевозками нефти наливом,

Убежденные в необходимости обеспечить достаточное возме-
щение лицам, которым причиняется ущерб вследствие загрязнения, вы-
зываемого утечкой и сливом нефти из судов,

Желая установить единые международные правила и процедуру решения
вопросов ответственности и обеспечения в таких случаях достаточного
возмещения,

Согласились о нижеследующем:

Статья 1. В настоящей Конвенции:

1. «Судно» означает любое морское судно и плавучее средство любого
типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза.

2. «Лицо» означает всякое физическое лицо или любое юридическое
лицо публичного или частного права, включая государство или любую из его
составных частей.

3. «Собственник судна» означает лицо или лиц, зарегистрированных в
качестве собственника судна, а в случае отсутствия регистрации — лицо или
лиц, собственностью которых является судно. Однако в случае, когда судно
принадлежит Государству и эксплуатируется компанией, которая
зарегистрирована в этом Государстве в качестве оператора судна, «собственник
судна» означает такую компанию.

4. «Государство регистрации судна» означает, в отношении
зарегистрированных судов, Государство, в котором судно зарегистрировано,
а в отношении незарегистрированных судов — Государство, под флагом
которого плавает судно.

5. «Нефть» означает любую стойкую нефть, в частности, сырую нефть,
мазут, тяжелое дизельное топливо, смазочное масло и китовый жир, не-
зависимо от того перевозятся ли они на борту судна в качестве груза или в
топливных танках такого судна.

6. «Ущерб от загрязнения» означает убытки или ущерб, причиненные
вне судна, перевозящего нефть, загрязнением, происшедшим вследствие
утечки или слива нефти, где бы такая утечка или слив ни произошли, и
включают стоимость предупредительных мер и, кроме того, убытки или
ущерб, причиненные предупредительными мерами.

7. «Предупредительные меры» означают любые разумные меры,
предпринятые любым лицом после того как произошел инцидент, для
предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения.

8. «Инцидент» означает любое происшествие или ряд происшествий
одного и того же происхождения, результатом которых является ущерб от
загрязнения.

9. «Организация» означает Межправительственную морскую консультативную организацию.

Статья II. Настоящая Конвенция применяется исключительно к ущербу от загрязнения, причиненному на территории Договаривающегося Государства, включая территориальное море, и к предупредительным мерам, принятым для предотвращения или уменьшения такого ущерба.

Статья III. 1. Собственник судна с момента инцидента, а если инцидент состоит из ряда происшествий, то с момента первого происшествия, отвечает за всякий ущерб от загрязнения, который явился результатом утечки или слива нефти из его судна вследствие этого инцидента, за исключением случаев, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи.

2. Собственник судна не отвечает за ущерб от загрязнения, если докажет, что ущерб:

- (a) явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого, или
- (b) был всецело вызван действием или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб, или
- (c) был всецело вызван небрежностью или иным неправомерным действием правительства или другого органа власти, отвечающего за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении этой функции.

3. Если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения произошел всецело или частично в результате поведения потерпевшего лица, которое действовало или бездействовало с намерением причинить ущерб, либо грубой небрежности этого лица, он может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

4. Никакой иск о возмещении ущерба от загрязнения не может быть предъявлен к собственнику судна иначе, как в соответствии с настоящей Конвенцией. Никакой иск о возмещении ущерба от загрязнения, на основании настоящей Конвенции или на иных основаниях, не может быть предъявлен к служащим или агентам собственника судна.

5. Ничто в настоящей Конвенции не нарушает права регресса собственника судна к третьим лицам.

Статья IV. Когда утечка или слив нефти произошли более чем из одного судна и это причинило ущерб от загрязнения, собственники всех причастных к этому судов, если они не освобождаются от ответственности на основании статьи III, солидарно отвечают за всю совокупность убытков, которые не могут быть разумно разделены.

Статья V. 1. Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции в отношении любого одного инцидента общей суммой из расчета 2 000 франков за каждую тонну вместимости судна. Однако эта общая сумма ни в коем случае не может превышать 210 миллионов франков.

2. Если инцидент вызван личной виной собственника судна, он не вправе воспользоваться ограничением, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи.

3. Для того, чтобы воспользоваться ограничением, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи, собственник должен создать фонд, по сумме равный пределу его ответственности, в суде или любом другом компетентном органе какого-либо одного из Договаривающихся Государств, в котором на основании статьи IX предъявлен иск. Этот фонд может быть создан либо путем внесения суммы в депозит, либо путем представления банковской гарантии или любого другого обеспечения, приемлемого по законодательству Договаривающегося Государства, в котором создается фонд, и признаваемого достаточным судом или другим компетентным органом.

4. Фонд распределяется между истцами пропорционально суммам их обоснованных исковых требований.

5. Если до распределения фонда собственник судна, его служащий или его агент, либо его страховщик или лицо, представившее иное финансовое обеспечение, уплатили вследствие инцидента компенсацию за ущерб от загрязнения, такое лицо, приобретает, в пределах уплаченной им суммы, в порядке суброгации те права, которые на основании настоящей Конвенции принадлежали бы лицу, получившему компенсацию.

6. Правом суброгации, предусмотренным в пункте 5 настоящей статьи, может воспользоваться также любое лицо, иное чем названные выше, в отношении любой суммы, которую оно уплатило в возмещение ущерба от загрязнения, при условии, что такая суброгация разрешена подлежащим применению к ней национальным правом.

7. Если собственник судна или какое-либо другое лицо установят, что они могут быть впоследствии принуждены уплатить полностью или частично такую сумму компенсации, в отношении которой такое лицо могло бы воспользоваться правом суброгации на основании пункта 5 или 6 настоящей статьи, если бы возмещение было уплачено до распределения фонда, то суд или другой компетентный орган Государства, в котором фонд создан, может распорядиться, чтобы достаточная сумма была временно зарезервирована для того, чтобы дать такому лицу возможность удовлетворения впоследствии его требования к фонду.

8. Расходы и жертвования, поскольку они разумны и произведены собственником судна добровольно с целью избежать ущерба от загрязнения или уменьшить его, дают ему те же права к фонду, какие имеют другие кредиторы.

9. Под франком в настоящей статье понимается единица, состоящая из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота 0,900 пробы. Сумма, указанная в параграфе 1 настоящей статьи, должна переводиться в национальную валюту Государства, в котором создается фонд, в соответствии со стоимостью этой валюты по отношению к определенной выше единице на день создания фонда.

10. Для целей настоящей статьи вместимостью судна считается его чистая вместимость с добавлением к ней объемом машинного отделения, который был вычтен из валовой вместимости при определении чистой вместимости. В случае, когда обмер судна не может быть произведен по обычным правилам обмера судов, вместимость судна должна считаться равной 40 процентам выраженного в тоннах (2 240 фунтов) веса нефти, которую судно может перевозить.

11. Страховщик или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение, имеет право создать фонд, в соответствии с настоящей статьей на тех же условиях и имеющий то же значение, как если бы он был создан собственником судна. Такой фонд может быть создан даже в случае личной вины собственника,

но его создание не затрагивает в этом случае прав потерпевших в отношении собственника судна.

Статья VI. 1. Если собственник судна после инцидента создал фонд в соответствии со статьей V и имеет право ограничить свою ответственность:

- (a) никакое лицо, требующее возмещения ущерба от загрязнения, возникшего вследствие этого инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна;
- (b) суд или другой компетентный орган любого Договаривающегося Государства дает распоряжение об освобождении любого судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые был наложен арест в связи с требованием о возмещении ущерба от загрязнения, причиненного тем же инцидентом, и таким же образом возвращает любой залог или иное обеспечение, представленное с целью избежания такого ареста.

2. Вышеизложенное применяется, однако, лишь в случае, если истец имеет доступ в суд, который распоряжается фондом и фонд может быть действительно использован для удовлетворения его иска.

Статья VII. 1. Собственник судна, зарегистрированного в Договаривающемся Государстве и перевозящего более 2 000 тонн нефти иаливом в качестве груза, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения, на основании настоящей Конвенции, осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, как например, гарантия банка или свидетельство, выданное международным компенсационным фондом, на сумму, устанавливаемую путем применения пределов ответственности, предусмотренных в пункте 1 статьи V.

2. Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну. Оно выдается или удостоверяется соответствующим органом Государства регистрации судна, после установления того, что требования пункта 1 настоящей статьи выполнены. Свидетельство должно по форме соответствовать образцу, помещенному в приложении, и содержать следующие сведения:

- (a) название судна и порт приписки;
- (b) название и местонахождение главного предприятия собственника судна;
- (c) вид обеспечения;
- (d) название и местонахождение главного предприятия страховщика или другого лица, предоставившего обеспечение, и, в соответствующих случаях, местонахождение предприятия, которым было осуществлено страхование или представлено обеспечение;
- (e) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного обеспечения.

3. Свидетельство составляется на официальном языке или языках Государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является ни английским, ни французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков.

4. Свидетельство должно находиться на борту судна, а копия его должна быть сдана на хранение органу, ведущему судовой реестр.

5. Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяют требованиям настоящей статьи, если их действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи срока действия страхования или иного обеспечения до истечения трех месяцев с момента уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 4 настоящей статьи, кроме случаев, когда свидетельство аннулировано этим органом или когда в этот период выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются подобным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или обеспечение прекращает удовлетворять требованиям настоящей статьи.

6. Государство регистрации устанавливает условия выдачи и действия свидетельства с соблюдением положений настоящей статьи.

7. Свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции Договаривающегося Государства, признаются другими Договаривающимися Государствами для целей настоящей Конвенции и рассматриваются ими как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые ими. Договаривающееся Государство может в любой момент консультироваться с Государством регистрации судна, если оно полагает, что страховщик или иное, указанное в свидетельстве лицо, представившее финансовое обеспечение, не способно в финансовом отношении выполнить обязательства, налагаемые настоящей Конвенцией.

8. Всякий иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения. В таком случае ответчик, независимо от того, имеется или не имеется личная вина собственника судна, может воспользоваться пределами ответственности, предусмотренными в пункте 1 статьи V. Ответчик может также представить те возражения, на которые мог бы сослаться сам собственник, кроме банкротства собственника судна или ликвидации его предприятия. Кроме того ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб от загрязнения является результатом умышленной вины самого собственника, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него собственником судна. Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

9. Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, должны использоваться исключительно для удовлетворения исков, предъявляемых на основании настоящей Конвенции.

10. Договаривающееся Государство не должно разрешать судну, плавающему под его флагом, к которому применяется настоящая статья, осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 2 или 12 настоящей статьи.

11. С соблюдением положений настоящей статьи каждое Договаривающееся Государство должно обеспечить, чтобы в силу его национального законодательства страхование или иное финансовое обеспечение, соответствующее требованиям пункта 1 настоящей статьи, имелось в отношении каждого судна, независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его, либо прибывающего к рейдовому причалу в его территориальном море или отходящего от него, если судно фактически перевозит более 2 000 тонн нефти наливом в качестве груза.

12. Если страхование или иное финансовое обеспечение не предоставлены в отношении судна, принадлежащего Договаривающемуся Государству, относящиеся к ним положения настоящей статьи не применяются к такому судну, но это судно должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом Государства регистрации судна, удостоверяющее, что судно является собственностью этого Государства и что ответственность судна обеспечена в пределах, указанных в пункте 1 статьи V. Это свидетельство, насколько возможно, должно соответствовать образцу, предусмотренному в пункте 2 настоящей статьи.

Статья VIII. Права на возмещение, предусмотренные настоящей Конвенцией, погашаются, если иск не будет предъявлен в соответствии с ее положениями в течение трех лет со дня причинения ущерба. Однако ни в каком случае иск не может быть предъявлен по истечении шести лет со дня, когда произошел инцидент, причинивший ущерб. Если инцидент состоял из ряда происшествий, шестилетний срок исчисляется со дня первого из этих происшествий.

Статья IX. 1. Если инцидент причинил ущерб от загрязнения на территории, включая территориальное море, одного или нескольких Договаривающихся Государств, или если были предприняты предупредительные меры, чтобы предотвратить или уменьшить ущерб от загрязнения этих территорий, включая территориальное море, иски о возмещении убытков могут быть предъявлены только в судах одного или нескольких Договаривающихся Государств. Ответчику должно быть в разумный срок направлено извещение о всяком таком иске.

2. Каждое Договаривающееся Государство должно обеспечить, чтобы его суды обладали юрисдикцией, необходимой для рассмотрения таких дел о возмещении.

3. После создания фонда в соответствии со статьей V, суды Государства, в котором создан фонд, исключительно компетентны решать все вопросы соразмерного разделения и распределения фонда.

Статья X. 1. Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в соответствии со статьей IX, которое может быть исполнено в стране суда, где оно не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом Договаривающемся Государстве, за исключением случаев, когда:

- (a) решение было вынесено в результате обмана;
- (b) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.

2. Решение, признанное на основании пункта 1 настоящей статьи, должно исполняться в любом Договаривающемся Государстве, как только выполнены формальности, требуемые в этом Государстве. Эти формальности не должны допускать пересмотр дела по существу.

Статья XI. 1. Положения настоящей Конвенции не применяются к военным кораблям и другим судам, принадлежащим Государству или эксплуатируемым им и используемым в данный момент исключительно для правительственной некоммерческой службы.

2. В отношении судов, принадлежащих Договаривающемуся Государству и используемых для коммерческих целей, к каждому Государству может быть предъявлен иск в соответствии с юрисдикцией, установленной

в статье IX, и оно отказывается от всех средств защиты, основанных на его статусе суверенного Государства.

Статья XII. Настоящая Коивенция заменяет все международные коивенции, действующие либо открытые для подписания, ратификации или присоединения на дату открытия для подписания настоящей Коивенции, но только в той части, в которой эти конвенции противоречат ей; однако ничто в настоящей статье не затрагивает обязательств Договаривающихся Государств по отношению к недоговаривающимся Государствам, возникших на основании таких международных коивенций.

Статья XIII. 1. Настоящая Конвенция остается открытой для подписания до 31 декабря 1970 года и затем будет открыта для присоединения.

2. Государства — члены Организации Объединенных Наций, любого из ее специализированных учреждений или Международного агентства по атомной энергии, либо участиики Статута Международного суда могут стать участниками настоящей Коивенции путем:

- (a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;
- (b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; либо
- (c) присоединения.

Статья XIV. 1. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи официального документа об этом на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции в отношении всех существующих Договаривающихся Государств или после завершения всех мер, необходимых для вступления в силу поправки в отношении этих Договаривающихся Государств, считается относящимся к Конвенции, измененной такой поправкой.

Статья XV. 1. Настоящая Коивенция вступает в силу на девяностый день после того, как правительства восьми Государств и в том числе пяти Государств, каждое из которых обладает танкерным флотом валовой вместимостью не менее 1 000 000 регистровых тонн, либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или одобрении, либо сдадут документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Для каждого Государства, которое впоследствии ратифицирует, примет, одобрит настоящую Конвенцию или присоединится к ней, она вступает в силу на девяностый день после сдачи таким Государством на хранение соответствующего документа.

Статья XVI. 1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым Договаривающимся Государством в любое время после даты вступления Коивенции в силу для этого Государства.

2. Денонсация осуществляется путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному секретарю Организации.

3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня сдачи документа о денонсации на хранение Генеральному секретарю Организации или по истечении более продолжительного периода, который может быть указан в этом документе.

Статья XVII. 1. Организация Объединенных Наций, когда она осуществляет управление какой-либо территорией, или любое Договаривающееся Государство, ответственное за международные отношения какой-либо территории, должны, как можно скорее, проконсультироваться с соответствующими властями такой территории или принять такие другие меры, которые могут оказаться подходящими, чтобы распространить настоящую Конвенцию на эту территорию, и могут в любое время путем письменного извещения, направленного Генеральному секретарю Организации, объявить о том, что настоящая Конвенция распространяется на такую территорию.

2. Настоящая Конвенция распространяется на названную в извещении территорию со дня получения извещения или с другого дня, который может быть указан в извещении.

3. Организация Объединенных Наций или любое Договаривающееся Государство, которые сделали заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, могут в любое время, после того, как Конвенция была таким образом распространена на какую-либо территорию, объявить путем письменного извещения, направленного Генеральному секретарю Организации о том, что настоящая Конвенция перестает распространяться на территорию, названную в извещении.

4. Настоящая Конвенция перестает распространяться на территорию, названную в таком извещении, по истечении одного года со дня получения извещения Генеральным секретарем Организации или по истечении более длительного периода, который может быть указан в извещении.

Статья XVIII. 1. Организация может созвать конференцию для пересмотра настоящей Конвенции или внесения поправок к ней.

2. Организация созывает Договаривающихся Государств для пересмотра настоящей Конвенции или внесения поправок к ней по просьбе не менее одной трети Договаривающихся Государств.

Статья XIX. 1. Настоящая Конвенция будет сдана на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Генеральный секретарь Организации должен:

- (a) сообщать всем Государствам, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней:
- (i) о каждом новом подписании Конвенции и сдаче на хранение документа с указанием его даты;
 - (ii) о сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты сдачи;
 - (iii) о распространении настоящей Конвенции на любую территорию в соответствии с пунктом 1 статьи XVII и о прекращении такого распространения в соответствии с положениями пункта 4 той же статьи, с указанием в каждом случае даты, начиная с которой настоящая Конвенция перестала или перестанет распространяться;

- (b) передавать заверенные копии настоящей Конвенции всем подписавшим ее Государствам и всем Государствам, которые присоединяются к настоящей Конвенции.

Статья XX. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, ее текст должен быть передан Генеральным секретарем Организации в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья XXI. Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию*.

СОВЕРШЕНО в Брюсселе двадцать девятого ноября 1969 года.

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

<i>Название судна</i>	<i>Отличительный номер или знаки</i>	<i>Порт приписки</i>	<i>Наименование и адрес собственника судна</i>
-----------------------	--------------------------------------	----------------------	--

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи III Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969 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,
которое выдает или удостоверяет свидетельство)

* Примечание Редактора: Подписи не включены.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Указывая наименование Государства, при желании, можно называть компетентный орган государственной власти страны, в который выдается свидетельство.

2. Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, представленных 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.

[OFFICIAL SPANISH TRANSLATION — TRADUCTION ESPAGNOLE OFFICIELLE]

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Los Estados Partes del presente Convenio,

Conscientes de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel,

Convencidos de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos,

Deseosos de adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales casos,

Han convenido lo siguiente:

Artículo I. Para los efectos de este Convenio:

1. «Barco» significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel.

2. «Persona» significa todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3. «Propietario» significa la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el «propietario» es dicha compañía.

4. «Estado de matrícula del barco» significa, con relación a los barcos matriculados, el Estado en que el barco está matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco.

5. «Hidrocarburos» significa todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean éstos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.

6. «Daños por contaminación» significa pérdidas o daños causados fuera del barco que transporte los hidrocarburos por la contaminación resultante de derrames o descargas procedentes del barco, dondequiera que ocurran tales derrames o descargas, e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas.

7. «Medidas preventivas» significa todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

8. «Siniestro» significa todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo, que cause daños por contaminación.

9. «Organización» significa la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Artículo II. Este Convenio se aplicará exclusivamente a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado contratante y a las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Artículo III. 1. Salvo cuando se den las circunstancias previstas en los párrafos 2 y 3 de este Artículo, el propietario de un barco al ocurrir un siniestro o al ocurrir el primer acontecimiento si el siniestro consistiera en una serie de acontecimientos, será responsable de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el barco a resultas del siniestro.

2. No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación

- (a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- (b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
- (c) fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

3. Si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.

4. No podrá elevarse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización para resarcimiento de daños por contaminación que no se atenga a las disposiciones de este Convenio. No podrá elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación, en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agentes del propietario.

5. Ninguna disposición de este Convenio limitará el derecho que ampare al propietario para interponer recurso contra terceros.

Artículo IV. Cuando se produzcan derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de dos o más barcos y de los mismos resulten daños por contaminación, los propietarios de los barcos encausados que no estén exonerados en virtud de lo establecido en el Artículo III incurrirán en responsabilidad mancomunada y solidaria por todos los daños que no sea posible prorratear razonablemente.

Artículo V. 1. El propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 2.000 francos por tonelada de arqueo del barco. Esa cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos.

2. Si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el párrafo 1 de este Artículo.

3. Para poder beneficiarse de la limitación prevista en el párrafo 1 de este Artículo, el propietario tendrá que constituir ante el Tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes en los que se interponga la acción en virtud del Artículo IX, un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad. El fondo podrá constituirse consignando la suma o depositando una garantía bancaria o de otra clase reconocida por la legislación del Estado contratante en el que se constituya el fondo y considerada suficiente por el Tribunal u otra autoridad competente.

4. El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas.

5. Si antes de hacerse efectiva la distribución del fondo el propietario o cualquiera de sus dependientes o agentes, o cualquier persona que le provea el seguro u otra garantía financiera a resultas del siniestro, hubiera pagado indemnización basada en daños por

contaminación, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, a los derechos que la persona indemnizada hubiera tenido en virtud de este Convenio.

6. El derecho de subrogación previsto en el párrafo 5 de este Artículo puede también ser ejercitado por una persona distinta de las mencionadas en el mismo respecto de cualquier cuantía de indemnización basada en daños por contaminación que esa persona haya pagado, a condición de que tal subrogación esté permitida por la ley nacional aplicable al caso.

7. Cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede verse obligado a pagar posteriormente en todo o en parte, una suma respecto de la cual se hubiera beneficiado del derecho de subrogación previsto en los párrafos 5 ó 6 de este Artículo si la indemnización hubiera sido pagada antes de distribuirse el fondo, el Tribunal u otra autoridad competente del Estado en que haya sido constituido el fondo podrá ordenar que sea consignada provisionalmente una suma suficiente para permitir que esa persona pueda resarcirse de sus derechos imputables al fondo.

8. Cuando el propietario incurra en gastos razonables o haga voluntariamente sacrificios razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación, su derecho a resarcimiento respecto de los mismos gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones imputables al fondo.

9. El franco mencionado en este Artículo será una unidad constituida por sesenta y cinco miligramos y medio de oro fino de novecientas milésimas. La cuantía mencionada en el párrafo 1 de este Artículo será convertida en la moneda nacional del Estado en donde se constituya el fondo efectuándose la conversión, según el valor oficial de esa moneda con relación a la unidad definida más arriba, el día de la constitución del fondo.

10. Para los efectos de este Artículo se entenderá que el arqueo del barco es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto por concepto de espacio reservado a la sala de máquinas. Cuando se trate de un barco cuyo arqueo no pueda medirse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del barco es el 40 por ciento del peso en toneladas (de 2.240 libras) de los hidrocarburos que pueda transportar el barco.

11. El asegurador u otra persona que provea la garantía financiera podrá constituir un fondo con arreglo a este Artículo en las mismas condiciones y con los mismos efectos que si lo constituyera el propietario. Puede constituirse ese fondo incluso si hubo falta concreta o culpa del propietario, pero dicha constitución no limitará los derechos de resarcimiento de cualquier acreedor frente al propietario.

Artículo VI. 1. Cuando, después de un siniestro, el propietario haya constituido un fondo con arreglo al Artículo V y tenga derecho a limitar su responsabilidad,

- (a) no habrá lugar a resarcimiento alguno de daños por contaminación derivados de ese siniestro sobre los otros bienes del propietario,
- (b) el Tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante ordenará la liberación de cualquier barco u otros bienes pertenecientes al propietario que hayan sido embargados como garantía de un resarcimiento de daños por contaminación derivados de ese siniestro, y liberará igualmente toda fianza u otra caución consignada para evitar el embargo.

2. No obstante, las disposiciones precedentes sólo se aplicarán si el acreedor tiene acceso al Tribunal que administre el fondo y se puede efectivamente disponer de ese fondo para indemnizarle.

Artículo VII. 1. El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga-mento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un

banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V, párrafo 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio.

2. A cada barco se le expedirá un certificado que haga fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente con arreglo a las disposiciones de este Convenio. Este documento será expedido o certificado por la autoridad competente del Estado de matrícula del barco después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 de este Artículo. El certificado será formalizado según el modelo que figura en el adjunto anexo y contendrá los siguientes particulares:

- (a) nombre y puerto de matrícula del barco;
- (b) nombre y lugar del establecimiento principal del propietario;
- (c) tipo de garantía;
- (d) nombre y lugar del establecimiento principal del asegurador u otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, lugar del establecimiento en donde se haya suscrito el seguro o la garantía;
- (e) plazo de validez del certificado que no deberá exceder la vigencia del seguro u otra garantía.

3. El certificado será redactado en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma usado no es ni francés ni inglés, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

4. El certificado deberá ser llevado a bordo del barco y quedará una copia del mismo en poder de las autoridades que mantengan el registro de matrícula del barco.

5. Un seguro u otra garantía financiera no satisfará los requisitos de este Artículo si pueden cesar sus efectos, por razones distintas del plazo de validez del seguro o garantía especificado en el certificado con arreglo al párrafo 2 de este Artículo, antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades referidas en el párrafo 4 de este Artículo, a menos que el certificado haya sido devuelto a esas autoridades o un nuevo certificado haya sido expedido dentro de ese plazo. Las disposiciones precedentes se aplicarán igualmente a toda modificación que tenga por efecto alterar el seguro o garantía de modo que ya no satisfaga los requisitos de este Artículo.

6. A reserva de lo dispuesto en este Artículo, el Estado de matrícula fijará las condiciones de expedición y validez del certificado.

7. Los certificados expedidos o visados bajo la responsabilidad de un Estado contratante serán aceptados por otros Estados contratantes para los efectos de este Convenio y serán considerados por otros Estados como documentos con el mismo valor que los certificados expedidos o visados por ellos. Un Estado contratante puede en cualquier momento pedir al Estado de matrícula de un barco la celebración de consultas si estima que el asegurador o el fiador nombrado en el certificado no tiene solvencia suficiente para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.

8. Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V, párrafo 1, ya mediara o no falta concreta o culpa del propietario. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el

propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concorra con él en el procedimiento.

9. Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este Artículo quedarán exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.

10. Un Estado contratante no dará permiso de comerciar a ningún barco sometido a lo dispuesto en este Artículo y que enarbole su pabellón si dicho barco no tiene un certificado expedido con arreglo a las disposiciones del párrafo 2 ó 12 de este Artículo.

11. A reserva de lo dispuesto en este Artículo, cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, dondequiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el párrafo 1 de este Artículo, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

12. Las disposiciones pertinentes de este Artículo no se aplicarán a los barcos que sean propiedad de un Estado contratante y no estén cubiertos por un seguro u otra garantía financiera. No obstante, el barco deberá llevar un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el barco es propiedad del Estado y que la responsabilidad del barco está cubierta hasta los límites previstos por el Artículo V, párrafo 1. Este certificado estará formulado siguiendo tan de cerca como sea posible el modelo prescrito en el párrafo 2 de este Artículo.

Artículo VIII. Los derechos a indemnización previstos en este Convenio prescribirán si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, no podrá interponerse ninguna acción después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño. Cuando este siniestro consista en una serie de acontecimientos el plazo de seis años se contará desde la fecha del primer acontecimiento.

Artículo IX. 1. Cuando un siniestro haya causado daños por contaminación en el territorio, inclusive el mar territorial, de uno o más Estados contratantes o se hayan tomado medidas preventivas para prevenir o minimizar los daños por contaminación en ese territorio, inclusive el mar territorial, sólo podrán interponerse acciones en demanda de indemnización ante los tribunales de ese o esos Estados contratantes. La interposición de dicha acción será notificada al demandado dentro de un plazo razonable.

2. Cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de tales acciones en demanda de indemnización.

3. Constituido que haya sido el fondo de conformidad con el Artículo V, los tribunales del Estado en que esté consignado el fondo serán los únicos competentes para pronunciar sobre toda cuestión relativa al prorrateo o distribución del fondo.

Artículo X. 1. Todo fallo pronunciado por un tribunal con jurisdicción en virtud del Artículo IX que sea ejecutorio en el Estado de origen en el cual ya no pueda ser objeto de recurso ordinario será reconocido en cualquier otro Estado contratante, excepto

- (a) si el juicio se obtuvo fraudulentamente, o
- (b) si el demandado no fue notificado en un plazo razonable dándosele oportunidad bastante para presentar su defensa.

2. Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 de este Artículo serán ejecutorios en todos los Estados contratantes tan pronto como se hayan cumplido las formalidades

requeridas en esos Estados. Esas formalidades no permitirán ninguna revisión del fondo de la controversia.

Artículo XI. 1. Las disposiciones de este Convenio no se aplicarán a buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

2. Con respecto a barcos cuya propiedad corresponda a un Estado contratante y afectados a servicios comerciales, cada Estado podrá ser perseguido ante las jurisdicciones señaladas en el Artículo IX y deberá renunciar a todas las defensas en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

Artículo XII. Este Convenio derogará cualesquiera otros convenios internacionales que, en la fecha en que se abre a la firma, estén en vigor o abiertos a la firma, ratificación o adhesión; no obstante, esta derogación se aplicará únicamente a las disposiciones de esos convenios que contravengan lo previsto en el presente. En todo caso, lo dispuesto en este Artículo no afectará en modo alguno las obligaciones contraídas por los Estados contratantes ante los Estados no contratantes en virtud de esos otros convenios internacionales.

Artículo XIII. 1. El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970 y seguirá posteriormente abierto a la adhesión.

2. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus Organismos Especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o Partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán adquirir la calidad de Partes de este Convenio mediante:

- (a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;
- (b) firma con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- (c) adhesión.

Artículo XIV. 1. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General de la Organización un instrumento expedido a dicho efecto en la debida forma.

2. Cuando se deposite el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de entrar en vigor una enmienda al presente Convenio que sea aplicable a todos los Estados contratantes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados contratantes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda.

Artículo XV. 1. El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que los Gobiernos de ocho Estados, incluidos cinco Estados cuyas flotas de buques-cisternas representen un mínimo de un millón de toneladas brutas, hayan o bien firmado el Convenio sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General de la Organización.

2. Para cada uno de los Estados que posteriormente ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran al mismo, el presente Convenio entrará en vigor a los noventa días de ser depositado por ese Estado el instrumento pertinente.

Artículo XVI. 1. El presente Convenio puede ser denunciado por cualquier Estado contratante en cualquier momento después de la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización, o al expirar el plazo estipulado en el mismo si éste es más largo.

Artículo XVII. 1. Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administradora de un territorio, o todo Estado contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán consultar lo antes posible con las autoridades competentes de dicho territorio o tomar las medidas que parezcan oportunas para extender el presente Convenio a ese territorio y podrán declarar en cualquier momento que el Convenio se extenderá al citado territorio, notificándolo por escrito al Secretario General de la Organización.

2. El presente Convenio se extenderá al territorio mencionado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de cualquier otra fecha que en ella se estipule.

3. En cualquier momento después de la fecha en que el Convenio haya quedado así extendido a un territorio, las Naciones Unidas o cualquiera de los Estados contratantes que hayan hecho una declaración en ese sentido de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, notificándolo por escrito al Secretario General de la Organización, que el presente Convenio dejará de aplicarse al territorio mencionado en la notificación.

4. El presente Convenio dejará de aplicarse en el territorio mencionado en dicha notificación un año después de la fecha en que el Secretario General de la Organización haya recibido la notificación, o al expirar el plazo que en ella se estipule si éste es más largo.

Artículo XVIII. 1. La Organización puede convocar una Conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2. La Organización convocará una Conferencia de los Estados contratantes para revisar o enmendar el presente Convenio a petición de por lo menos un tercio de los Estados contratantes.

Artículo XIX. 1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización.

2. El Secretario General de la Organización:

- (a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo de
 - (i) cada nueva firma o depósito de instrumento indicando la fecha del acto;
 - (ii) todo depósito de instrumento de denuncia de este Convenio, indicando la fecha del depósito;
 - (iii) la extensión del presente Convenio a cualquier territorio de conformidad con el párrafo 1 del Artículo XVII y del término de esa extensión según lo dispuesto en el párrafo 4 de ese Artículo indicando en cada caso la fecha en que el presente Convenio quedó extendido o dejó de estarlo;
- (b) transmitirá copias autenticadas del presente Convenio a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se adhieran al presente Convenio.

Artículo XX. El Secretario General de la Organización transmitirá el texto del presente Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas tan pronto como entre en vigor con objeto de que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XXI. El presente Convenio queda redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Con el original rubricado serán depositadas traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio*.

HECHO en Bruselas el veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve.

ANEXO

CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Expedido de conformidad con las disposiciones del Artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969

<i>Nombre del Barco</i>	<i>Letras o Número Distintivo</i>	<i>Puerto de Matrícula</i>	<i>Nombre y Dirección del Propietario</i>
-------------------------	-----------------------------------	----------------------------	---

El infrascrito certifica que el barco aquí nombrado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface los requisitos del Artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, 1969.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (o aseguradores) y (o) del fiador (fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o visado por el Gobierno de

(nombre completo del Estado)

En (lugar) a (fecha)

(firma y título del funcionario que expide o visa el certificado)

* Nota del editor: no se han incluido las firmas.

NOTAS EXPLICATIVAS

1. A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que el certificado es expedido.
 2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, deberá indicarse la cuantía consignada por cada una de ellas.
 3. Si la garantía es consignada bajo diversas formas, deberán enumerarse.
 4. Bajo el encabezamiento «Duración de la garantía» debe estipularse la fecha en que empieza a surtir efectos la garantía.
-

No. 14098

MULTILATERAL

European Convention on the international validity of criminal judgments (with appendices). Concluded at The Hague on 28 May 1970

Authentic texts: English and French.

Registered by the Secretary-General of the Council of Europe, acting on behalf of the Parties, on 27 June 1975.

MULTILATÉRAL

Convention européenne sur la valeur internationale des jugements répressifs (avec annexes). Conclue à La Haye le 28 mai 1970

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistrée par le Secrétaire général du Conseil de l'Europe, agissant au nom des Parties, le 27 juin 1975.

EUROPEAN CONVENTION¹ ON THE INTERNATIONAL VALIDITY OF CRIMINAL JUDGMENTS

PREAMBLE

The member States of the Council of Europe, signatory hereto,

Considering that the fight against crime, which is becoming increasingly an international problem, calls for the use of modern and effective methods on an international scale;

Convinced of the need to pursue a common criminal policy aimed at the protection of society;

Conscious of the need to respect human dignity and to promote the rehabilitation of offenders;

Considering that the aim of the Council of Europe is to achieve greater unity between its Members,

Have agreed as follows:

PART I. DEFINITIONS

Article 1. For the purposes of this Convention:

(a) "European criminal judgment" means any final decision delivered by a criminal court of a Contracting State as a result of criminal proceedings;

(b) "Offence" comprises, apart from acts dealt with under the criminal law, those dealt with under the legal provisions listed in Appendix II to the present Convention on condition that where these provisions give competence to an administrative authority there must be opportunity for the person concerned to have the case tried by a court;

(c) "Sentence" means the imposition of a sanction;

(d) "Sanction" means any punishment or other measure expressly imposed on a person, in respect of an offence, in a European criminal judgment, or in an *ordonnance pénale*;

(e) "Disqualification" means any loss or suspension of a right or any prohibition or loss of legal capacity;

¹ Came into force on 26 July 1974 for the following States, i.e., three months after the date of the deposit with the Secretary-General of the Council of Europe of the third instrument of ratification or acceptance, in accordance with article 58(2):

State	<i>Date of deposit of the instrument of ratification</i>	
Denmark* (With a declaration to the effect that the Convention shall not apply to the Faroe Islands and Greenland.)	3 March	1971
Sweden*	21 June	1973
Cyprus*	25 April	1974

Subsequently, the Convention entered into force in respect of the following State as indicated hereafter, i.e., three months after the date of the deposit of its instrument of ratification or acceptance with the Secretary-General of the Council of Europe, in accordance with article 58(3):

State	<i>Date of deposit of the instrument of ratification</i>	
Norway* (With effect from 20 December 1974, and with a declaration to the effect that the Convention is also applicable to Bouvet Island, Peter I Island and Queen Maud Land.)	19 September	1974

*See p. 94 of this volume for the text of the reservations and declarations made upon ratification.

(f) “Judgment rendered *in absentia*” means any decision considered as such under Article 21, paragraph 2;

(g) “*Ordonnance pénale*” means any of the decisions delivered in another Contracting State and listed in Appendix III to this Convention.

PART II. ENFORCEMENT OF EUROPEAN CRIMINAL JUDGMENTS

Section 1. GENERAL PROVISIONS

(a) *General conditions of enforcement*

Article 2. This Part is applicable to:

- (a) sanctions involving deprivation of liberty;
- (b) fines or confiscation;
- (c) disqualifications.

Article 3. 1. A Contracting State shall be competent in the cases and under the conditions provided for in this Convention to enforce a sanction imposed in another Contracting State which is enforceable in the latter State.

2. This competence can only be exercised following a request by the other Contracting State.

Article 4. 1. The sanction shall not be enforced by another Contracting State unless under its law the act for which the sanction was imposed would be an offence if committed on its territory and the person on whom the sanction was imposed liable to punishment if he had committed the act there.

2. If the sentence relates to two or more offences, not all of which fulfil the requirements of paragraph 1, the sentencing State shall specify which part of the sanction applies to the offences that satisfy those requirements.

Article 5. The sentencing State may request another Contracting State to enforce the sanction only if one or more of the following conditions are fulfilled:

- (a) if the person sentenced is ordinarily resident in the other State;
- (b) if the enforcement of the sanction in the other State is likely to improve the prospects for the social rehabilitation of the person sentenced;
- (c) if, in the case of a sanction involving deprivation of liberty, the sanction could be enforced following the enforcement of another sanction involving deprivation of liberty which the person sentenced is undergoing or is to undergo in the other State;
- (d) if the other State is the State of origin of the person sentenced and has declared itself willing to accept responsibility for the enforcement of that sanction;
- (e) if it considers that it cannot itself enforce the sanction, even by having recourse to extradition, and that the other State can.

Article 6. Enforcement requested in accordance with the foregoing provisions may not be refused, in whole or in part, save:

- (a) where enforcement would run counter to the fundamental principles of the legal system of the requested State;
- (b) where the requested State considers the offence for which the sentence was passed to be of a political nature or a purely military one;

- (c) where the requested State considers that there are substantial grounds for believing that the sentence was brought about or aggravated by considerations of race, religion, nationality or political opinion;
- (d) where enforcement would be contrary to the international undertakings of the requested State;
- (e) where the act is already the subject of proceedings in the requested State or where the requested State decides to institute proceedings in respect of the act;
- (f) where the competent authorities in the requested State have decided not to take proceedings or to drop proceedings already begun, in respect of the same act;
- (g) where the act was committed outside the territory of the requesting State;
- (h) where the requested State is unable to enforce the sanction;
- (i) where the request is grounded on Article 5 (e) and none of the other conditions mentioned in that Article is fulfilled;
- (j) where the requested State considers that the requesting State is itself able to enforce the sanction;
- (k) where the age of the person sentenced at the time of the offence was such that he could not have been prosecuted in the requested State;
- (l) where under the law of the requested State the sanction imposed can no longer be enforced because of the lapse of time;
- (m) where and to the extent that the sentence imposes a disqualification.

Article 7. A request for enforcement shall not be complied with if enforcement would run counter to the principles recognised in the provisions of Section 1 of Part III of this Convention.

(b) *Effects of the transfer of enforcement*

Article 8. For the purposes of Article 6, paragraph I, and the reservation mentioned under (c) of Appendix I of the present Convention any act which interrupts or suspends a time limitation validly performed by the authorities of the sentencing State shall be considered as having the same effect for the purpose of reckoning time limitation in the requested State in accordance with the law of that State.

Article 9. I. A sentenced person detained in the requesting State who has been surrendered to the requested State for the purpose of enforcement shall not be proceeded against, sentenced or detained with a view to the carrying out of a sentence or detention order for any offence committed prior to his surrender other than that for which the sentence to be enforced was imposed, nor shall he for any other reason be restricted in his personal freedom, except in the following cases:

- (a) when the State which surrendered him consents. A request for consent shall be submitted, accompanied by all relevant documents and a legal record of any statement made by the convicted person in respect of the offence concerned. Consent shall be given when the offence for which it is requested would itself be subject to extradition under the law of the State requesting enforcement or when extradition would be excluded only by reason of the amount of the punishment;
- (b) when the sentenced person, having had an opportunity to leave the territory of the State to which he has been surrendered, has not done so within 45 days of his final discharge, or if he has returned to that territory after leaving it.

2. The State requested to enforce the sentence may, however, take any measure necessary to remove the person from its territory, or any measures necessary under its law, including proceedings by default, to prevent any legal effects of lapse of time.

Article 10. 1. The enforcement shall be governed by the law of the requested State and that State alone shall be competent to take all appropriate decisions, such as those concerning conditional release.

2. The requesting State alone shall have the right to decide on any application for review of sentence.

3. Either State may exercise the right of amnesty or pardon.

Article 11. 1. When the sentencing State has requested enforcement it may no longer itself begin the enforcement of a sanction which is the subject of that request. The sentencing State may, however, begin enforcement of a sanction involving deprivation of liberty when the sentenced person is already detained on the territory of that State at the moment of the presentation of the request.

2. The right of enforcement shall revert to the requesting State:

- (a) if it withdraws its request before the requested State has informed it of an intention to take action on the request;
- (b) if the requested State notifies a refusal to take action on the request;
- (c) if the requested State expressly relinquishes its right of enforcement. Such relinquishment shall only be possible if both the States concerned agree or if enforcement is no longer possible in the requested State. In the latter case, a relinquishment demanded by the requesting State shall be compulsory.

Article 12. 1. The competent authorities of the requested State shall discontinue enforcement as soon as they have knowledge of any pardon, amnesty or application for review of sentence or any other decision by reason of which the sanction ceases to be enforceable. The same shall apply to the enforcement of a fine when the person sentenced has paid it to the competent authority in the requesting State.

2. The requesting State shall without delay inform the requested State of any decision or procedural measure taken on its territory that causes the right of enforcement to lapse in accordance with the preceding paragraph.

(c) *Miscellaneous provisions*

Article 13. 1. The transit through the territory of a Contracting State of a detained person, who is to be transferred to a third Contracting State in application of this Convention, shall be granted at the request of the State in which the person is detained. The State of transit may require to be supplied with any appropriate document before taking a decision on the request. The person being transferred shall remain in custody in the territory of the State of transit, unless the State from which he is being transferred requests his release.

2. Except in cases where the transfer is requested under Article 34 any Contracting State may refuse transit:

- (a) on one of the grounds mentioned in Article 6 (b) and (c);
- (b) on the ground that the person concerned is one of its own nationals.

3. If air transport is used, the following provisions shall apply:

- (a) when it is not intended to land, the State from which the person is to be transferred may notify the State over whose territory the flight is to be made that the person concerned is being transferred in application of this Convention. In the case of an unscheduled landing such notification shall have the effect of a request for provisional arrest as provided for in Article 32, paragraph 2, and a formal request for transit shall be made;
- (b) where it is intended to land, a formal request for transit shall be made.

Article 14. Contracting States shall not claim from each other the refund of any expenses resulting from the application of this Convention.

Section 2. REQUESTS FOR ENFORCEMENT

Article 15. 1. All requests specified in this Convention shall be made in writing. They, and all communications necessary for the application of this Convention, shall be sent either by the Ministry of Justice of the requesting State to the Ministry of Justice of the requested State or, if the Contracting States so agree, direct by the authorities of the requesting State to those of the requested State; they shall be returned by the same channel.

2. In urgent cases, requests and communications may be sent through the International Criminal Police Organisation (INTERPOL).

3. Any Contracting State may, by declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, give notice of its intention to adopt other rules in regard to the communications referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 16. The request for enforcement shall be accompanied by the original, or a certified copy, of the decision whose enforcement is requested and all other necessary documents. The original, or a certified copy, of all or part of the criminal file shall be sent to the requested State, if it so requires. The competent authority of the requesting State shall certify the sanction enforceable.

Article 17. If the requested State considers that the information supplied by the requesting State is not adequate to enable it to apply this Convention, it shall ask for the necessary additional information. It may prescribe a date for the receipt of such information.

Article 18. 1. The authorities of the requested State shall promptly inform those of the requesting State of the action taken on the request for enforcement.

2. The authorities of the requested State shall, where appropriate, transmit to those of the requesting State a document certifying that the sanction has been enforced.

Article 19. 1. Subject to paragraph 2 of this Article, no translation of requests or of supporting documents shall be required.

2. Any Contracting State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, by a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, reserve the right to require that requests and supporting documents be accompanied by a translation into its own language or into one of the official languages of the Council of Europe or into such one of those languages as it shall indicate. The other Contracting States may claim reciprocity.

3. This Article shall be without prejudice to any provisions concerning translation of requests and supporting documents that may be contained in agreements or arrangements now in force or that may be concluded between two or more Contracting States.

Article 20. Evidence and documents transmitted in application of this Convention need not be authenticated.

Section 3. JUDGMENTS RENDERED "IN ABSENTIA" AND "ORDONNANCES PÉNALES"

Article 21. 1. Unless otherwise provided in this Convention, enforcement of judgments rendered *in absentia* and of *ordonnances pénales* shall be subject to the same rules as enforcement of other judgments.

2. Except as provided in paragraph 3, a judgment *in absentia* for the purposes of this Convention means any judgment rendered by a court in a Contracting State after criminal proceedings at the hearing of which the sentenced person was not personally present.

3. Without prejudice to Articles 25, paragraph 2, 26, paragraph 2, and 29, the following shall be considered as judgments rendered after a hearing of the accused:

- (a) any judgment *in absentia* and any *ordonnance pénale* which have been confirmed or pronounced in the sentencing State after opposition by the person sentenced;
- (b) any judgment rendered *in absentia* on appeal, provided that the appeal from the judgment of the court of first instance was lodged by the person sentenced.

Article 22. Any judgments rendered *in absentia* and any *ordonnances pénales* which have not yet been the subject of appeal or opposition may, as soon as they have been rendered, be transmitted to the requested State for the purpose of notification and with a view to enforcement.

Article 23. 1. If the requested State sees fit to take action on the request to enforce a judgment rendered *in absentia* or an *ordonnance pénale*, it shall cause the person sentenced to be personally notified of the decision rendered in the requesting State.

2. In the notification to the person sentenced information shall also be given:

- (a) that a request for enforcement has been presented in accordance with this Convention;
- (b) that the only remedy available is an opposition as provided for in Article 24 of this Convention;
- (c) that the opposition must be lodged with such authority as may be specified; that for the purposes of its admissibility the opposition is subject to the provisions of Article 24 of this Convention; and that the person sentenced may ask to be heard by the authorities of the sentencing State;
- (d) that, if no opposition is lodged within the prescribed period, the judgment will, for the entire purposes of this Convention, be considered as having been rendered after a hearing of the accused.

3. A copy of the notification shall be sent promptly to the authority which requested enforcement.

Article 24. 1. After notice of the decision has been served in accordance with Article 23, the only remedy available to the person sentenced shall be an opposition. Such opposition shall be examined, as the person sentenced chooses, either by the competent court in the requesting State or by that in the requested State. If the person sentenced expresses no choice, the opposition shall be examined by the competent court in the requested State.

2. In the cases specified in the preceding paragraph, the opposition shall be admissible if it is lodged with the competent authority of the requested State within a period of 30 days from the date on which the notice was served. This period shall be reckoned in accordance with the relevant rules of the law of the requested State. The competent authority of that State shall promptly notify the authority which made the request for enforcement.

Article 25. 1. If the opposition is examined in the requesting State, the person sentenced shall be summoned to appear in that State at the new hearing of the case. Notice to appear shall be personally served not less than 21 days before the new hearing. This period may be reduced with the consent of the person sentenced. The new hearing shall be held before the court which is competent in the requesting State and in accordance with the procedure of that State.

2. If the person sentenced fails to appear personally or is not represented in accordance with the law of the requesting State, the court shall declare the opposition null and void and its decision shall be communicated to the competent authority of the requested State. The same procedure shall be followed if the court declares the opposition inadmissible. In both cases, the judgment rendered *in absentia* or the *ordonnance pénale* shall, for the entire purposes of this Convention, be considered as having been rendered after a hearing of the accused.

3. If the person sentenced appears personally or is represented in accordance with the law of the requesting State and if the opposition is declared admissible, the request for enforcement shall be considered as null and void.

Article 26. 1. If the opposition is examined in the requested State the person sentenced shall be summoned to appear in that State at the new hearing of the case. Notice to appear shall be personally served not less than 21 days before the new hearing. This period may be reduced with the consent of the person sentenced. The new hearing shall be held before the court which is competent in the requested State and in accordance with the procedure of that State.

2. If the person sentenced fails to appear personally or is not represented in accordance with the law of the requested State, the court shall declare the opposition null and void. In that event, and if the court declares the opposition inadmissible, the judgment rendered *in absentia* or the *ordonnance pénale* shall, for the entire purposes of this Convention, be considered as having been rendered after a hearing of the accused.

3. If the person sentenced appears personally or is represented in accordance with the law of the requested State, and if the opposition is admissible, the act shall be tried as if it had been committed in that State. Preclusion of proceedings by reason of lapse of time shall, however, in no circumstances be examined. The judgment rendered in the requesting State shall be considered null and void.

4. Any step with a view to proceedings or a preliminary enquiry, taken in the sentencing State in accordance with its law and regulations, shall have the same validity in the requested State as if it had been taken by the authorities of that State, provided that assimilation does not give such steps a greater evidential weight than they have in the requesting State.

Article 27. For the purpose of lodging an opposition and for the purpose of the subsequent proceedings, the person sentenced *in absentia* or by an *ordonnance pénale* shall be entitled to legal assistance in the cases and on the conditions prescribed by the law of the requested State and, where appropriate, of the requesting State.

Article 28. Any judicial decisions given in pursuance of Article 26, paragraph 3, and enforcement thereof, shall be governed solely by the law of the requested State.

Article 29. If the person sentenced *in absentia* or by an *ordonnance pénale* lodges no opposition, the decision shall, for the entire purposes of this Convention, be considered as having been rendered after the hearing of the accused.

Article 30. National legislations shall be applicable in the matter of reinstatement if the sentenced person, for reasons beyond his control, failed to observe the time-limits laid down in Articles 24, 25 and 26 or to appear personally at the hearing fixed for the new examination of the case.

Section 4. PROVISIONAL MEASURES

Article 31. If the sentenced person is present in the requesting State after notification of the acceptance of its request for enforcement of a sentence involving deprivation of liberty is received, that State may, if it deems it necessary in order to ensure enforcement, arrest him with a view to his transfer under the provisions of Article 43.

Article 32. 1. When the requesting State has requested enforcement, the requested State may arrest the person sentenced:

- (a) if, under the law of the requested State, the offence is one which justifies remand in custody, and
- (b) if there is a danger of abscondence or, in case of a judgment rendered *in absentia*, a danger of secretion of evidence.

2. When the requesting State announces its intention to request enforcement, the requested State may, on application by the requesting State, arrest the person sentenced, provided that requirements under (a) and (b) of the preceding paragraph are satisfied. The said application shall state the offence which led to the judgment and the time and place of its perpetration, and contain as accurate a description as possible of the person sentenced. It shall also contain a brief statement of the facts on which the judgment is based.

Article 33. 1. The person sentenced shall be held in custody in accordance with the law of the requested State; the law of that State shall also determine the conditions on which he may be released.

2. The person in custody shall in any event be released:

- (a) after a period equal to the period of deprivation of liberty imposed in the judgment;
- (b) if he was arrested in pursuance of Article 32, paragraph 2, and the requested State did not receive, within 18 days from the date of the arrest, the request together with the documents specified in Article 16.

Article 34. 1. A person held in custody in the requested State in pursuance of Article 32, who is summoned to appear before the competent court in the requesting State in accordance with Article 25 as a result of the opposition he has lodged, shall be transferred for that purpose to the territory of the requesting State.

2. After transfer, the said person shall not be kept in custody by the requesting State if the condition set out in Article 33, paragraph 2 (a), is met or if the requesting State does not request enforcement of a further sentence. The person shall be promptly returned to the requested State unless he has been released.

Article 35. 1. A person summoned before the competent court of the requesting State as a result of the opposition he has lodged shall not be proceeded against, sentenced or detained with a view to the carrying out of a sentence or detention order nor shall he for any other reason be restricted in his personal freedom for any act or offence which took place prior to his departure from the territory of the requested State and which is not specified in the summons unless he expressly consents in writing. In the case referred to in Article 34, paragraph 1, a copy of the statement of consent shall be sent to the State from which he has been transferred.

2. The effects provided for in the preceding paragraph shall cease when the person summoned, having had the opportunity to do so, has not left the territory of the requesting State during 15 days after the date of the decision following the hearing for which he was

summoned to appear or if he returns to that territory after leaving it without being summoned anew.

Article 36. 1. If the requesting State has requested enforcement of a confiscation of property, the requested State may provisionally seize the property in question, on condition that its own law provides for seizure in respect of similar facts.

2. Seizure shall be carried out in accordance with the law of the requested State which shall also determine the conditions on which the seizure may be lifted.

Section 5. ENFORCEMENT OF SANCTIONS

(a) *General clauses*

Article 37. A sanction imposed in the requesting State shall not be enforced in the requested State except by a decision of the court of the requested State. Each Contracting State may, however, empower other authorities to take such decisions if the sanction to be enforced is only a fine or a confiscation and if these decisions are susceptible of appeal to a court.

Article 38. The case shall be brought before the court or the authority empowered under Article 37 if the requested State sees fit to take action on the request for enforcement.

Article 39. 1. Before a court takes a decision upon a request for enforcement the sentenced person shall be given the opportunity to state his views. Upon application he shall be heard by the court either by letters rogatory or in person. A hearing in person must be granted following his express request to that effect.

2. The court may, however, decide on the acceptance of the request for enforcement in the absence of a sentenced person requesting a personal hearing if he is in custody in the requesting State. In these circumstances any decision as to the substitution of the sanction under Article 44 shall be adjourned until, following his transfer to the requested State, the sentenced person has been given the opportunity to appear before the court.

Article 40. 1. The court, or in the cases referred to in Article 37, the authority empowered under the same Article, which is dealing with the case shall satisfy itself:

- (a) that the sanction whose enforcement is requested was imposed in a European criminal judgment;
- (b) that the requirements of Article 4 are met;
- (c) that the condition laid down in Article 6 (a) is not fulfilled or should not preclude enforcement;
- (d) that enforcement is not precluded by Article 7;
- (e) that, in case of a judgment rendered *in absentia* or in *ordonnance pénale*, the requirements of Section 3 of this Part are met.

2. Each Contracting State may entrust to the court or the authority empowered under Article 37 the examination of other conditions of enforcement provided for in this Convention.

Article 41. The judicial decisions taken in pursuance of the present section with respect to the requested enforcement and those taken on appeal from decisions by the administrative authority referred to in Article 37 shall be appealable.

Article 42. The requested State shall be bound by the findings as to the facts insofar as they are stated in the decision or insofar as it is impliedly based on them.

(b) *Clauses relating specifically to enforcement of sanctions involving deprivation of liberty*

Article 43. When the sentenced person is detained in the requesting State he shall, unless the law of that State otherwise provides, be transferred to the requested State as soon as the requesting State has been notified of the acceptance of the request for enforcement.

Article 44. 1. If the request for enforcement is accepted, the court shall substitute for the sanction involving deprivation of liberty imposed in the requesting State a sanction prescribed by its own law for the same offence. This sanction may, subject to the limitations laid down in paragraph 2, be of a nature or duration other than that imposed in the requesting State. If this latter sanction is less than the minimum which may be pronounced under the law of the requested State, the court shall not be bound by that minimum and shall impose a sanction corresponding to the sanction imposed in the requesting State.

2. In determining the sanction, the court shall not aggravate the penal situation of the person sentenced as it results from the decision delivered in the requesting State.

3. Any part of the sanction imposed in the requesting State and any term of provisional custody, served by the person sentenced subsequent to the sentence shall be deducted in full. The same shall apply in respect of any period during which the person sentenced was remanded in custody in the requesting State before being sentenced insofar as the law of that State so requires.

4. Any Contracting State may, at any time, deposit with the Secretary General of the Council of Europe a declaration which confers on it in pursuance of the present Convention the right to enforce a sanction involving deprivation of liberty of the same nature as that imposed in the requesting State even if the duration of that sanction exceeds the maximum provided for by its national law for a sanction of the same nature. Nevertheless, this rule shall only be applied in cases where the national law of this State allows, in respect of the same offence, for the imposition of a sanction of at least the same duration as that imposed in the requesting State but which is of a more severe nature. The sanction imposed under this paragraph may, if its duration and purpose so require, be enforced in a penal establishment intended for the enforcement of sanctions of another nature.

(c) *Clauses relating specifically to enforcement of fines and confiscations*

Article 45. 1. If the request for enforcement of a fine or confiscation of a sum of money is accepted, the court or the authority empowered under Article 37 shall convert the amount thereof into the currency of the requested State at the rate of exchange ruling at the time when the decision is taken. It shall thus fix the amount of the fine, or the sum to be confiscated, which shall nevertheless not exceed the maximum sum fixed by its own law for the same offence, or failing such a maximum, shall not exceed the maximum amount customarily imposed in the requested State in respect of a like offence.

2. However, the court or the authority empowered under Article 37 may maintain up to the amount imposed in the requesting State the sentence of a fine or of a confiscation when such a sanction is not provided for by the law of the requested State for the same offence, but this law allows for the imposition of more severe sanctions. The same shall apply if the sanction imposed in the requesting State exceeds the maximum laid down in the law of the requested State for the same offence, but this law allows for the imposition of more severe sanctions.

3. Any facility as to time of payment or payment by instalments, granted in the requesting State, shall be respected in the requested State.

Article 46. 1. When the request for enforcement concerns the confiscation of a specific object, the court or the authority empowered under Article 37 may order the confiscation of that object only insofar as such confiscation is authorised by the law of the requested State for the same offence.

2. However, the court or the authority empowered under Article 37 may maintain the confiscation ordered in the requesting State when this sanction is not provided for in the law of the requested State for the same offence but this law allows for the imposition of more severe sanctions.

Article 47. 1. The proceeds of fines and confiscations shall be paid into the public funds of the requested State without prejudice to any rights of third parties.

2. Property confiscated which is of special interest may be remitted to the requesting State if it so requires.

Article 48. If a fine cannot be exacted, a court of the requested State may impose an alternative sanction involving deprivation of liberty insofar as the laws of both States so provide in such cases unless the requesting State expressly limited its request to exacting of the fine alone. If the court decides to impose an alternative sanction involving deprivation of liberty, the following rules shall apply:

- (a) If conversion of a fine into a sanction involving deprivation of liberty is already prescribed either in the sentence pronounced in the requesting State or directly in the law of that State, the court of the requested State shall determine the nature and length of such sanction in accordance with the rules laid down by its own law. If the sanction involving deprivation of liberty already prescribed in the requesting State is less than the minimum which may be imposed under the law of the requested State, the court shall not be bound by that minimum and shall impose a sanction corresponding to the sanction prescribed in the requesting State. In determining the sanction the court shall not aggravate the penal situation of the person sentenced as it results from the decision delivered in the requesting State.
- (b) In all other cases the court of the requested State shall convert the fine in accordance with its own law, observing the limits prescribed by the law of the requesting State.
- (d) *Clauses relating specifically to enforcement of disqualification*

Article 49. 1. Where a request for enforcement of a disqualification is made such disqualification imposed in the requesting State may be given effect in the requested State only if the law of the latter State allows for disqualification for the offence in question.

2. The court dealing with the case shall appraise the expediency of enforcing the disqualification in the territory of its own State.

Article 50. 1. If the court orders enforcement of the disqualification it shall determine the duration thereof within the limits prescribed by its own law, but may not exceed the limits laid down in the sentence imposed in the requesting State.

2. The court may order the disqualification to be enforced in respect of some only of the rights whose loss or suspension has been pronounced.

Article 51. Article 11 shall not apply to disqualifications.

Article 52. The requested State shall have the right to restore to the person sentenced the rights of which he has been deprived in accordance with a decision taken in application of this section.

PART III. INTERNATIONAL EFFECTS OF EUROPEAN CRIMINAL JUDGMENTS

Section 1. "NE BIS IN IDEM"

Article 53. 1. A person in respect of whom a European criminal judgment has been rendered may for the same act neither be prosecuted nor sentenced nor subjected to enforcement of a sanction in another Contracting State:

- (a) if he was acquitted;
- (b) if the sanction imposed:
 - (i) has been completely enforced or is being enforced, or
 - (ii) has been wholly, or with respect to the part not enforced, the subject of a pardon or an amnesty, or
 - (iii) can no longer be enforced because of lapse of time;
- (c) if the court convicted the offender without imposing a sanction.

2. Nevertheless, a Contracting State shall not, unless it has itself requested the proceedings, be obliged to recognise the effect of *ne bis in idem* if the act which gave rise to the judgment was directed against either a person or an institution or any thing having public status in that State, or if the subject of the judgment had himself a public status in that State.

3. Furthermore, any Contracting State where the act was committed or considered as such according to the law of that State shall not be obliged to recognise the effect of *ne bis in idem* unless that State has itself requested the proceedings.

Article 54. If new proceedings are instituted against a person who in another Contracting State has been sentenced for the same act, then any period of deprivation of liberty arising from the sentence enforced shall be deducted from the sanction which may be imposed.

Article 55. This Section shall not prevent the application of wider domestic provisions relating to the effect of *ne bis in idem* attached to foreign criminal judgments.

Section 2. TAKING INTO CONSIDERATION

Article 56. Each Contracting State shall legislate as it deems appropriate to enable its courts when rendering a judgment to take into consideration any previous European criminal judgment rendered for another offence after a hearing of the accused with a view to attaching to this judgment all or some of the effects which its law attaches to judgments rendered in its territory. It shall determine the conditions in which this judgment is taken into consideration.

Article 57. Each Contracting State shall legislate as it deems appropriate to allow the taking into consideration of any European criminal judgment rendered after a hearing of the accused so as to enable application of all or part of a disqualification attached by its law to judgments rendered in its territory. It shall determine the conditions in which this judgment is taken into consideration.

PART IV. FINAL PROVISIONS

Article 58. 1. This Convention shall be open to signature by the member States represented on the Committee of Ministers of the Council of Europe. It shall be subject

to ratification or acceptance. Instruments of ratification or acceptance shall be deposited with the Secretary General of the Council of Europe.

2. The Convention shall enter into force three months after the date of the deposit of the third instrument of ratification or acceptance.

3. In respect of a signatory State ratifying or accepting subsequently, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of its instrument of ratification or acceptance.

Article 59. 1. After the entry into force of this Convention, the Committee of Ministers of the Council of Europe may invite any non-member State to accede thereto, provided that the resolution containing such invitation receives the unanimous agreement of the members of the Council who have ratified the Convention.

2. Such accession shall be effected by depositing with the Secretary General of the Council of Europe an instrument of accession which shall take effect three months after the date of its deposit.

Article 60. 1. Any Contracting State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, specify the territory or territories to which this Convention shall apply.

2. Any Contracting State may, when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession or at any later date by declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, extend this Convention to any other territory or territories specified in the declaration and for whose international relations it is responsible or on whose behalf it is authorised to give undertakings.

3. Any declaration made in pursuance of the preceding paragraph may, in respect of any territory mentioned in such declaration, be withdrawn according to the procedure laid down in Article 66 of this Convention.

Article 61. 1. Any Contracting State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, declare that it avails itself of one or more of the reservations provided for in Appendix 1 to this Convention.

2. Any Contracting State may wholly or partly withdraw a reservation it has made in accordance with the foregoing paragraph by means of a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe which shall become effective as from the date of its receipt.

3. A Contracting State which has made a reservation in respect of any provision of this Convention may not claim the application of that provision by any other State; it may, however, if its reservation is partial or conditional, claim the application of that provision in so far as it has itself accepted it.

Article 62. 1. Any Contracting State may at any time, by declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, set out the legal provisions to be included in Appendices II or III to this Convention.

2. Any change of the national provisions listed in Appendices II or III shall be notified to the Secretary General of the Council of Europe if such a change renders the information in these Appendices incorrect.

3. Any changes made in Appendices II or III in application of the preceding paragraphs shall take effect in each Contracting State one month after the date of their notification by the Secretary General of the Council of Europe.

Article 63. 1. Each Contracting State shall, at the time of depositing its instrument of ratification, acceptance or accession supply the Secretary General of the Council of Europe with relevant information on the sanctions applicable in that State and their enforcement, for the purposes of the application of this Convention.

2. Any subsequent change which renders the information supplied in accordance with the previous paragraph incorrect shall also be notified to the Secretary General of the Council of Europe.

Article 64. 1. This Convention affects neither the rights and the undertakings derived from extradition treaties and international multilateral Conventions concerning special matters, nor provisions concerning matters which are dealt with in the present Convention and which are contained in other existing Conventions between Contracting States.

2. The Contracting States may not conclude bilateral or multilateral agreements with one another on the matters dealt with in this Convention, except in order to supplement its provisions or facilitate application of the principles embodied in it.

3. Should two or more Contracting States, however, have already established their relations in this matter on the basis of uniform legislation, or instituted a special system of their own, or should they in future do so, they shall be entitled to regulate those relations accordingly, notwithstanding the terms of this Convention.

4. Contracting States ceasing to apply the terms of this Convention to their mutual relations in this matter shall notify the Secretary General of the Council of Europe to that effect.

Article 65. The European Committee on Crime Problems of the Council of Europe shall be kept informed regarding the application of this Convention and shall do whatever is needful to facilitate a friendly settlement of any difficulty which may arise out of its execution.

Article 66. 1. This Convention shall remain in force indefinitely.

2. Any Contracting State may, insofar as it is concerned, denounce this Convention by means of a notification addressed to the Secretary General of the Council of Europe.

3. Such denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Secretary General of such notification.

Article 67. The Secretary General of the Council of Europe shall notify the member States represented on the Committee of Ministers of the Council, and any State that has acceded to this Convention, of:

- (a) any signature;
- (b) any deposit of an instrument of ratification, acceptance or accession;
- (c) any date of entry into force of this Convention in accordance with Article 58 thereof;
- (d) any declaration received in pursuance of Article 19, paragraph 2;
- (e) any declaration received in pursuance of Article 44, paragraph 4;
- (f) any declaration received in pursuance of Article 60;
- (g) any reservation made in pursuance of the provisions of Article 61, paragraph 1, and the withdrawal of such reservation;
- (h) any declaration received in pursuance of Article 62, paragraph 1, and any subsequent notification received in pursuance of that Article, paragraph 2;

- (i) any information received in pursuance of Article 63, paragraph 1, and any subsequent notification received in pursuance of that Article, paragraph 2;
- (j) any notification concerning the bilateral or multilateral agreements concluded in pursuance of Article 64, paragraph 2, or concerning uniform legislation introduced in pursuance of Article 64, paragraph 3;
- (k) any notification received in pursuance of Article 66, and the date on which denunciation takes effect.

Article 68. This Convention and the declarations and notifications authorised thereunder shall apply only to the enforcement of decisions rendered after the entry into force of the Convention between the Contracting States concerned.

CONVENTION¹ EUROPÉENNE SUR LA VALEUR INTERNATIONALE DES JUGEMENTS RÉPRESSIFS

PRÉAMBULE

Les Etats membres du Conseil de l'Europe, signataires de la présente Convention,
Considérant que la lutte contre la criminalité dont les effets se manifestent de plus
en plus au-delà des frontières d'un même pays, exige sur le plan international l'emploi
de moyens modernes et efficaces;

Convaincus de la nécessité de poursuivre une politique pénale commune tendant à
la protection de la société;

Conscients de la nécessité de respecter la dignité humaine et de favoriser le re-
classement des délinquants;

Considérant que le but du Conseil de l'Europe est de réaliser une union plus étroite
entre ses membres,

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE I. DÉFINITIONS

Article 1^{er}. Au sens de la présente Convention, l'expression :

a) «Jugement répressif européen» désigne toute décision définitive rendue par une
juridiction répressive d'un Etat Contractant à la suite d'une action pénale;

b) «Infraction» comprend, outre les faits constituant des infractions pénales, ceux
qui sont visés par les dispositions légales mentionnées à l'Annexe II de la présente
Convention à la condition que, si ces dispositions donnent compétence à une autorité
administrative, l'intéressé ait la possibilité de faire porter l'affaire devant une instance
juridictionnelle;

c) «Condamnation» signifie le prononcé d'une sanction;

d) «Sanction» désigne toute peine et mesure appliquées à un individu en raison
d'une infraction et prononcées expressément dans un jugement répressif européen ou dans
une ordonnance pénale;

e) «Déchéance» désigne toute privation ou suspension d'un droit, toute interdiction
ou incapacité;

¹ Entrée en vigueur le 26 juillet 1974 pour les Etats suivants, soit trois mois après la date du dépôt auprès du Secrétaire général du Conseil de l'Europe du troisième instrument de ratification ou d'acceptation, conformément à l'article 58, paragraphe 2 :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification</i>	
Danemark*	3 mars	1971
(Avec une déclaration aux termes de laquelle la Convention ne s'appliquera ni aux îles Féroé ni au Groënland.)		
Suède*	21 juin	1973
Chypre*	25 avril	1974

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur à l'égard de l'Etat suivant comme indiqué ci-après, c'est-à-dire trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'acceptation auprès du Secrétaire général du Conseil de l'Europe, conformément à l'article 58, paragraphe 3 :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification</i>	
Norvège*	19 septembre 1974	
(Avec effet au 20 décembre 1974, et avec une déclaration aux termes de laquelle la Convention est également applicable à l'île Bouvet, à l'île Pierre 1 ^{re} et à la Terre de la Reine Maude.)		

* Voir p. 94 du présent volume pour le texte des réserves et déclarations faites lors de la ratification.

f) «Jugement par défaut» désigne toute décision réputée telle en vertu du paragraphe 2 de l'article 21 ;

g) «Ordonnance pénale» désigne l'une quelconque des décisions rendues dans un autre Etat Contractant, mentionnées à l'Annexe III de la présente Convention.

TITRE II. EXÉCUTION DES JUGEMENTS RÉPRESSIFS EUROPÉENS

Section 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) *Conditions générales de l'exécution*

Article 2. Le présent titre est applicable :

- a) aux sanctions privatives de liberté;
- b) aux amendes ou aux confiscations;
- c) aux déchéances.

Article 3. 1. Dans les cas et les conditions prévus dans la présente Convention chaque Etat Contractant a compétence pour procéder à l'exécution d'une sanction prononcée dans l'un des autres Etats Contractants et qui y est exécutoire.

2. Cette compétence ne peut être exercée qu'à la suite d'une demande d'exécution présentée par l'autre Etat Contractant.

Article 4. 1. Une sanction ne peut être exécutée par un autre Etat Contractant que si en vertu de la loi de cet Etat et en cas de commission dans cet Etat le fait pour lequel la sanction a été prononcée constituerait une infraction et que l'auteur y serait punissable.

2. Si la condamnation réprime plusieurs infractions dont certaines ne réunissent pas les conditions prévues au paragraphe 1^{er}, l'Etat de condamnation indique la partie de la sanction applicable aux infractions qui réunissent ces conditions.

Article 5. L'Etat de condamnation ne peut demander l'exécution d'une sanction à un autre Etat Contractant que si une ou plusieurs des conditions suivantes sont remplies :

- a) si le condamné a sa résidence habituelle dans l'autre Etat;
- b) si l'exécution de la sanction dans l'autre Etat est susceptible d'améliorer les possibilités de reclassement social du condamné;
- c) s'il s'agit d'une sanction privative de liberté qui pourrait être exécutée dans l'autre Etat à la suite d'une autre sanction privative de liberté que le condamné subit ou doit subir dans cet Etat;
- d) si l'autre Etat est l'Etat d'origine du condamné et s'est déjà déclaré prêt à se charger de l'exécution de cette sanction;
- e) s'il estime qu'il n'est pas en mesure d'exécuter lui-même la sanction, même en ayant recours à l'extradition, et que l'autre Etat l'est.

Article 6. L'exécution requise dans les conditions fixées aux dispositions précédentes ne peut être refusée entièrement ou partiellement que dans l'un des cas suivants :

- a) si l'exécution serait contraire aux principes fondamentaux de l'ordre juridique de l'Etat requis;
- b) si l'Etat requis estime que l'infraction réprimée par la condamnation revêt un caractère politique ou qu'il s'agit d'une infraction purement militaire;

- c) si l'Etat requis estime qu'il y a des raisons sérieuses de croire que la condamnation a été provoquée ou aggravée par des considérations de race, de religion, de nationalité ou d'opinion politique;
- d) si l'exécution est contraire aux engagements internationaux de l'Etat requis;
- e) si le fait est l'objet de poursuites dans l'Etat requis ou si celui-ci décide d'entamer des poursuites;
- f) si les autorités compétentes de l'Etat requis ont décidé de ne pas engager de poursuites ou de mettre fin aux poursuites qu'elles ont exercées pour le même fait;
- g) si le fait a été commis hors du territoire de l'Etat requérant;
- h) si l'Etat requis n'est pas à même d'exécuter la sanction;
- i) si la demande est fondée sur l'alinéa e de l'article 5, et qu'aucune des autres conditions prévues par cet article n'est remplie;
- j) si l'Etat requis estime que l'Etat requérant est à même d'exécuter lui-même la sanction;
- k) si, en raison de son âge au moment de la commission du fait, le condamné ne pouvait pas être poursuivi dans l'Etat requis;
- l) si la sanction est déjà prescrite selon la loi de l'Etat requis;
- m) dans la mesure où le jugement prononce une déchéance.

Article 7. Il ne peut être donné suite à une demande d'exécution si cette exécution se heurte aux principes reconnus par les dispositions de la première section du Titre III de la présente Convention.

b) *Effets de la transmission de l'exécution*

Article 8. Pour l'application de l'alinéa 1 de l'article 6 et de la réserve mentionnée sous c dans l'Annexe I de la présente Convention les actes interruptifs ou suspensifs de prescription valablement accomplis par les autorités de l'Etat de condamnation sont considérés dans l'Etat requis comme ayant produit le même effet pour l'appréciation de la prescription selon le droit de cet Etat.

Article 9. 1. Le condamné détenu dans l'Etat requérant qui aura été remis à l'Etat requis aux fins d'exécution ne sera ni poursuivi, ni jugé, ni détenu en vue de l'exécution d'une peine ou d'une mesure de sûreté, ni soumis à toute autre restriction de sa liberté individuelle pour un fait quelconque antérieur à la remise, autre que celui ayant motivé la condamnation à exécuter, sauf dans les cas suivants :

- a) lorsque l'Etat qui l'a remis y consent. Une demande sera présentée à cet effet, accompagnée de toutes pièces utiles et d'un procès-verbal judiciaire consignait toute déclaration faite par le condamné. Ce consentement sera donné lorsque l'infraction pour laquelle il est demandé pourrait donner lieu à extradition selon la loi de l'Etat requérant l'exécution ou lorsque l'extradition ne serait exclue qu'en raison du taux de la peine;
- b) lorsqu'ayant eu la possibilité de le faire le condamné n'a pas quitté dans les 45 jours qui suivent son élargissement définitif, le territoire de l'Etat auquel il a été remis ou s'il y est retourné après l'avoir quitté.

2. Toutefois, l'Etat requis de l'exécution pourra prendre les mesures nécessaires en vue d'une part d'un renvoi éventuel du territoire, d'autre part d'une interruption de la prescription conformément à sa législation, y compris le recours à une procédure par défaut.

Article 10. 1. L'exécution est régie par la loi de l'Etat requis et cet Etat seul est compétent pour prendre toutes les décisions appropriées notamment en ce qui concerne la libération conditionnelle.

2. L'Etat requérant, seul, a le droit de statuer sur tout recours en révision introduit contre la condamnation.

3. Chacun des deux Etats peut exercer le droit d'amnistie ou de grâce.

Article 11. 1. Dès que l'Etat de condamnation a présenté la demande d'exécution, il ne peut plus mettre à exécution la sanction qui en fait l'objet. Toutefois, l'Etat de condamnation peut mettre à exécution une sanction privative de liberté lorsque le condamné est déjà détenu sur le territoire de cet Etat au moment de la présentation de la demande.

2. L'Etat requérant reprend son droit d'exécution :

- a) s'il retire sa demande avant que l'Etat requis ne l'ait informé de son intention d'y donner suite;
- b) si l'Etat requis l'informe de son refus de donner suite à la demande;
- c) si l'Etat requis renonce expressément à son droit d'exécution. Cette renonciation ne peut avoir lieu que si les deux Etats intéressés y consentent ou si l'exécution n'est plus possible dans l'Etat requis. Elle est, dans ce dernier cas, obligatoire si l'Etat requérant en a fait la demande.

Article 12. 1. Les autorités compétentes de l'Etat requis doivent mettre fin à l'exécution dès qu'elles ont connaissance d'une grâce, d'une amnistie, d'un recours en révision ou de toute autre décision qui a pour effet d'enlever à la sanction son caractère exécutoire. Il en est de même en ce qui concerne l'exécution d'une amende lorsque le condamné l'a payée à l'autorité compétente de l'Etat requérant.

2. L'Etat requérant informe sans délai l'Etat requis de toute décision ou tout acte de procédure intervenu sur son territoire qui, conformément au paragraphe précédent, mettent fin au droit d'exécution.

c) *Dispositions diverses*

Article 13. 1. Le transit à travers le territoire d'un Etat Contractant d'une personne qui est détenue et doit être transférée vers un tiers Etat Contractant en vertu de la présente Convention, est accordé sur demande de l'Etat où cette personne est détenue. L'Etat de transit peut exiger de recevoir communication de tout document approprié avant de prendre une décision sur la demande. La personne transférée doit rester en détention sur le territoire de l'Etat de transit, à moins que l'Etat d'où elle est transférée ne demande sa mise en liberté.

2. Sauf dans les cas où le transfert est requis par l'article 34, tout Etat Contractant peut refuser d'accorder le transit :

- a) pour l'un des motifs prévus aux alinéas *b* et *c* de l'article 6;
- b) si la personne en cause est un de ses ressortissants.

3. Dans le cas où la voie aérienne est utilisée, il est fait application des dispositions suivantes :

- a) lorsqu'aucun atterrissage n'est prévu, l'Etat d'où la personne doit être transférée peut avertir l'Etat dont le territoire sera survolé que la personne en cause est transférée en application de la présente Convention. Dans le cas d'atterrissage fortuit, cette notification produit les effets de la demande d'arrestation provisoire visée au paragraphe 2 de l'article 32, et une demande régulière de transit doit être faite;

b) lorsqu'un atterrissage est prévu, une demande régulière de transit doit être faite.

Article 14. Les Etats Contractants renoncent de part et d'autre à réclamer le remboursement des frais résultant de l'application de la présente Convention.

Section 2. DEMANDES D'EXÉCUTION

Article 15. 1. Les demandes prévues par la présente Convention sont faites par écrit. Elles sont adressées ainsi que toutes les communications nécessaires à l'application de la présente Convention, soit par le Ministère de la Justice de l'Etat requérant au Ministère de la Justice de l'Etat requis, soit, en vertu d'un accord entre les Etats Contractants intéressés, directement par les autorités de l'Etat requérant à celles de l'Etat requis et renvoyées par la même voie.

2. En cas d'urgence, les demandes et communications pourront être transmises par l'intermédiaire de l'Organisation Internationale de Police Criminelle (Interpol).

3. Tout Etat Contractant pourra, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, faire connaître qu'il entend déroger aux règles de transmission énoncées au paragraphe 1 du présent article.

Article 16. La demande d'exécution est accompagnée de l'original ou d'une copie certifiée conforme de la décision dont l'exécution est demandée ainsi que de toutes les pièces utiles. L'original ou une copie certifiée conforme de tout ou partie du dossier pénal sera transmis à l'Etat requis sur sa demande. Le caractère exécutoire de la sanction est certifié par l'autorité compétente de l'Etat requérant.

Article 17. Si l'Etat requis estime que les renseignements fournis par l'Etat requérant sont insuffisants pour lui permettre d'appliquer la présente Convention, il demande le complément d'informations nécessaire. Il peut fixer un délai pour l'obtention de ces informations.

Article 18. 1. Les autorités de l'Etat requis informent sans délai celles de l'Etat requérant de la suite qui est donnée à la demande d'exécution.

2. Le cas échéant, les autorités de l'Etat requis remettent à celles de l'Etat requérant un document certifiant que la sanction a été exécutée.

Article 19. 1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, la traduction des demandes et des pièces annexes ne peut être exigée.

2. Tout Etat Contractant peut, au moment de la signature ou du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, se réserver la faculté d'exiger que les demandes et pièces annexes lui soient adressées accompagnées soit d'une traduction dans sa propre langue, soit d'une traduction dans l'une quelconque des langues officielles du Conseil de l'Europe ou dans celle de ces langues qu'il indiquera. Les autres Etats peuvent appliquer la règle de la réciprocité.

3. Le présent article ne porte pas atteinte aux dispositions relatives à la traduction des demandes et pièces annexes contenues dans les accords ou arrangements en vigueur ou à intervenir entre deux ou plusieurs Etats Contractants.

Article 20. Les pièces et documents transmis en application de la présente Convention sont dispensés de toutes formalités de légalisation.

Section 3. JUGEMENTS PAR DÉFAUT ET ORDONNANCES PÉNALES

Article 21. 1. Sous réserve des dispositions contraires contenues dans la présente Convention, l'exécution des jugements par défaut et des ordonnances pénales est soumise aux mêmes règles que celle des autres jugements.

2. Sous réserve du paragraphe 3 est réputée jugement par défaut au sens de la présente Convention toute décision rendue par une juridiction répressive d'un Etat Contractant à la suite d'une action pénale alors que le condamné n'a pas comparu en personne à l'audience.

3. Sans préjudice du paragraphe 2 de l'article 25, du paragraphe 2 de l'article 26 et de l'article 29, est réputé contradictoire :

- a) tout jugement par défaut et toute ordonnance pénale, confirmés ou prononcés à la suite de l'opposition du condamné dans l'Etat de condamnation;
- b) tout jugement par défaut rendu en appel pour autant que l'appel contre le jugement de première instance ait été interjeté par le condamné.

Article 22. Le jugement par défaut et l'ordonnance pénale qui n'ont pas déjà fait l'objet d'une opposition ou d'un autre recours, peuvent être envoyés à l'Etat requis dès qu'ils sont prononcés, pour notification et exécution éventuelle.

Article 23. 1. Si l'Etat requis estime qu'il y a lieu de donner suite à la demande d'exécution d'un jugement par défaut ou d'une ordonnance pénale, il fait notifier au condamné en personne la décision rendue dans l'Etat requérant.

2. Dans l'acte de notification envoyé au condamné, avis lui est donné :

- a) qu'une demande d'exécution a été présentée conformément à la présente Convention;
- b) que la seule voie de recours ouverte est l'opposition prévue à l'article 24;
- c) que la déclaration d'opposition doit être faite auprès de l'autorité qui lui est désignée et que cette déclaration est soumise pour sa recevabilité aux conditions exigées par l'article 24 et qu'il peut demander à être jugé par les autorités de l'Etat de condamnation;
- d) qu'en l'absence d'une opposition dans le délai utile, la décision est réputée contradictoire pour l'entière application de la présente Convention.

3. Copie de l'acte de notification est adressée sans délai à l'autorité qui a requis l'exécution.

Article 24. 1. Dès que la décision a été notifiée conformément à l'article 23 la seule voie de recours ouverte au condamné est l'opposition. Cette opposition est soumise selon le choix du condamné, soit à la juridiction compétente de l'Etat requérant, soit à celle de l'Etat requis. Si le condamné n'exprime pas de choix, l'opposition est soumise à la juridiction compétente de l'Etat requis.

2. Dans les deux cas visés au paragraphe précédent, l'opposition est recevable si elle est faite par déclaration adressée à l'autorité compétente de l'Etat requis dans un délai de 30 jours à partir du jour de la notification. Le délai est calculé conformément aux règles y relatives de la loi de l'Etat requis. L'autorité compétente de cet Etat avise sans délai l'autorité qui a fait la demande d'exécution.

Article 25. 1. Si l'opposition est jugée dans l'Etat requérant, le condamné est cité à comparaître dans cet Etat à l'audience fixée pour nouvel examen de l'affaire. Cette citation lui sera notifiée en personne au moins 21 jours avant ce nouvel examen. Ce délai peut être abrégé avec l'accord du condamné. Le nouvel examen a lieu devant le juge compétent de l'Etat requérant et selon la procédure de cet Etat.

2. Si le condamné ne comparait pas en personne ou n'est pas représenté conformément à la loi de l'Etat requérant, le juge déclare l'opposition non avenue et sa décision est communiquée à l'autorité compétente de l'Etat requis. Il en est de même lorsque le juge déclare l'opposition non recevable. Dans l'un et dans l'autre cas le jugement rendu par défaut ou l'ordonnance pénale est réputé contradictoire pour l'entière application de la présente Convention.

3. Si le condamné comparait en personne ou est représenté conformément à la loi de l'Etat requérant et si l'opposition est recevable, la demande d'exécution est considérée comme non avenue.

Article 26. 1. Si l'opposition est jugée dans l'Etat requis, le condamné est cité à comparaître dans cet Etat à l'audience fixée pour nouvel examen de l'affaire. Cette citation lui sera notifiée en personne au moins 21 jours avant ce nouvel examen. Ce délai peut être abrégé avec l'accord du condamné. Le nouvel examen a lieu devant le juge compétent de l'Etat requis et selon la procédure de cet Etat.

2. Si le condamné ne comparait pas en personne ou n'est pas représenté conformément à la loi de l'Etat requis, le juge déclare l'opposition non avenue. Dans ce cas et lorsque le juge déclare l'opposition non recevable le jugement rendu par défaut ou l'ordonnance pénale est réputé contradictoire pour l'entière application de la présente Convention.

3. Si le condamné comparait en personne ou est représenté conformément à la loi de l'Etat requis, et si l'opposition est recevable, le fait est jugé comme le même fait commis dans cet Etat. Toutefois, il ne peut être examiné si la prescription de l'action pénale serait acquise. Le jugement rendu dans l'Etat requérant est considéré comme non venu.

4. Tout acte en vue de poursuites ou d'instructions, accompli dans l'Etat de condamnation conformément aux lois et règlements qui y sont en vigueur, a la même valeur dans l'Etat requis que s'il avait été accompli par les autorités de cet Etat, sans que cette assimilation puisse avoir pour effet de donner à cet acte une force probante supérieure à celle qu'il a dans l'Etat requérant.

Article 27. Pour l'introduction de l'opposition et la procédure qui suit, le condamné par défaut ou par une ordonnance pénale a droit à l'attribution d'office d'un défenseur dans les cas et conditions prévus par la loi de l'Etat requis et, le cas échéant, de l'Etat requérant.

Article 28. Les décisions judiciaires rendues en vertu du paragraphe 3 de l'article 26 et leur exécution sont uniquement régies par la loi de l'Etat requis.

Article 29. Si le condamné par défaut ou par une ordonnance pénale ne fait pas opposition, la décision est réputée contradictoire pour l'entière application de la présente Convention.

Article 30. Les dispositions des législations nationales relatives à la restitution en entier sont applicables lorsque pour des raisons indépendantes de sa volonté, le condamné a omis d'observer les délais visés aux articles 24, 25 et 26 ou de comparaître à l'audience fixée pour le nouvel examen de l'affaire.

Section 4. MESURES PROVISOIRES

Article 31. Si la personne jugée est présente dans l'Etat requérant après que la notification de l'acceptation de la demande de cet Etat en vue de l'exécution d'un jugement

impliquant une privation de liberté a été reçue, cet Etat peut, s'il l'estime nécessaire pour assurer l'exécution, arrêter cette personne aux fins de la transférer conformément aux dispositions de l'article 43.

Article 32. 1. Lorsque l'Etat requérant a demandé l'exécution, l'Etat requis peut procéder à l'arrestation du condamné :

- a) si la loi de l'Etat requis autorise la détention préventive en raison de l'infraction et
- b) s'il existe un danger de fuite ou, dans le cas d'une condamnation par défaut, un danger d'obscurcissement des preuves.

2. Lorsque l'Etat requérant annonce son intention de demander l'exécution, l'Etat requis peut, sur demande de l'Etat requérant, procéder à l'arrestation du condamné pour autant que les conditions mentionnées sous *a* et *b* du paragraphe précédent soient remplies. Cette demande doit mentionner l'infraction qui a entraîné la condamnation, le temps et le lieu où elle a été commise, ainsi que le signalement aussi précis que possible du condamné. Elle doit également comprendre un exposé succinct des faits sur lesquels repose la condamnation.

Article 33. 1. La détention est régie par la loi de l'Etat requis et celle-ci détermine également les conditions dans lesquelles la personne arrêtée peut être mise en liberté.

2. La détention prend fin en tout cas :

- a) si sa durée atteint celle de la sanction privative de liberté prononcée;
- b) s'il a été procédé à l'arrestation en application du paragraphe 2 de l'article 32 et si l'Etat requis n'a pas reçu dans les 18 jours à partir de la date de l'arrestation la demande accompagnée des pièces visées à l'article 16.

Article 34. 1. La personne détenue dans l'Etat requis en vertu de l'article 32 et citée à comparaître à l'audience du tribunal compétent dans l'Etat requérant conformément à l'article 25, à la suite de l'opposition qu'elle a faite, est transférée à cette fin sur le territoire de cet Etat.

2. La détention de la personne transférée n'est pas maintenue par l'Etat requérant dans les cas visés au paragraphe 2 *a* de l'article 33 ou si l'Etat requérant ne demande pas l'exécution de la nouvelle condamnation. La personne transférée est renvoyée dans le plus bref délai dans l'Etat requis, sauf si elle est mise en liberté.

Article 35. 1. Une personne citée devant un tribunal compétent de l'Etat requérant à la suite de l'opposition qu'elle a faite ne sera ni poursuivie, ni jugée, ni détenue en vue de l'exécution d'une peine ou d'une mesure de sûreté, ni soumise à toute autre restriction de sa liberté individuelle pour un fait quelconque antérieur à son départ du territoire de l'Etat requis et non visé par la citation, sauf si cette personne y consent expressément par écrit. Dans le cas prévu au paragraphe 1 de l'article 34, une copie de la déclaration de consentement sera transmise à l'Etat d'où la personne a été transférée.

2. Les effets prévus au paragraphe précédent cessent lorsque la personne citée, ayant eu la possibilité de le faire, n'a pas quitté le territoire de l'Etat requérant dans les 15 jours après la date de la décision qui a suivi l'audience à laquelle elle a comparu ou si elle y est retournée sans être citée à nouveau après l'avoir quitté.

Article 36. 1. Lorsque l'Etat requérant a demandé l'exécution d'une confiscation, l'Etat requis peut procéder à la saisie provisoire si sa loi prévoit la saisie pour des faits analogues.

2. La saisie est régie par la loi de l'Etat requis et celle-ci détermine également les conditions dans lesquelles la saisie peut être levée.

Section 5. EXÉCUTION DES SANCTIONS

a) *Clauses générales*

Article 37. L'exécution d'une sanction prononcée dans l'Etat requérant ne peut avoir lieu dans l'Etat requis qu'en vertu d'une décision du juge de cet Etat. Tout Etat Contractant peut toutefois charger d'autres autorités de prendre de telles décisions s'il s'agit seulement de l'exécution d'une amende ou d'une confiscation et si une voie de recours judiciaire est prévue contre ces décisions.

Article 38. L'affaire est portée devant le juge ou l'autorité désignée en vertu de l'article 37 si l'Etat requis estime qu'il y a lieu de donner suite à la demande d'exécution.

Article 39. 1. Avant de prendre une décision sur la demande d'exécution, le juge donne au condamné la possibilité de faire valoir son point de vue. Si le condamné le demande, il est entendu soit par commission rogatoire, soit en personne devant le juge. L'audition en personne est ordonnée sur demande expresse du condamné.

2. Toutefois, le juge peut, si le condamné qui a demandé à comparaître en personne est détenu dans l'Etat requérant, se prononcer, en son absence, sur l'acceptation de la demande d'exécution. Dans ce cas, la décision concernant la substitution de la sanction, visée par l'article 44, est ajournée jusqu'à ce que le condamné, à la suite de son transfert dans l'Etat requis, ait la possibilité de comparaître devant le juge.

Article 40. 1. Le juge saisi de l'affaire ou dans les cas prévus à l'article 37, l'autorité désignée en vertu du même article s'assure :

- a) que la sanction dont l'exécution est demandée a été infligée par un jugement répressif européen;
- b) que les conditions prévues à l'article 4 sont remplies;
- c) que la condition prévue à l'alinéa a de l'article 6 n'est pas remplie ou qu'elle ne s'oppose pas à l'exécution;
- d) que l'exécution ne se heurte pas à l'article 7;
- e) qu'au cas d'une condamnation par défaut ou d'une ordonnance pénale, il est satisfait aux conditions mentionnées à la section 3 de ce titre.

2. Tout Etat Contractant est libre de charger le juge ou l'autorité désignée en vertu de l'article 37 de l'examen d'autres conditions de l'exécution prévues par la présente Convention.

Article 41. Une voie de recours doit être prévue contre les décisions judiciaires prises en vertu de la présente section en vue de l'exécution demandée ou celles prises sur recours contre une décision de l'autorité administrative désignée en vertu de l'article 37.

Article 42. L'Etat requis est lié par la constatation des faits dans la mesure où ceux-ci sont exposés dans la décision ou dans la mesure où celle-ci se fonde implicitement sur eux.

b) *Clauses particulières à l'exécution des sanctions privatives de liberté*

Article 43. Si le condamné est détenu dans l'Etat requérant, il doit, sauf dispositions contraires de la loi de cet Etat, être transféré dans l'Etat requis dès que l'Etat requérant a été informé de l'acceptation de la demande d'exécution.

Article 44. 1. Lorsque la demande d'exécution est accueillie, le juge substitue à la sanction privative de liberté prononcée dans l'Etat requérant une sanction prévue par sa propre loi pour le même fait. Cette sanction peut, dans les limites indiquées dans le paragraphe 2, être d'une autre nature ou durée que celle prononcée dans l'Etat requérant. Si cette dernière sanction est inférieure au minimum que la loi de l'Etat requis permet de prononcer, le juge n'est pas lié par ce minimum et applique une sanction correspondant à la sanction prononcée dans l'Etat requérant.

2. Lorsqu'il établit la sanction, le juge ne peut aggraver la situation pénale du condamné résultant de la décision rendue dans l'Etat requérant.

3. Toute partie de la sanction prononcée dans l'Etat requérant et toute période de détention provisoire, subies par le condamné après la condamnation, sont imputées intégralement. Il en est de même en ce qui concerne la détention préventive subie par le condamné dans l'Etat requérant avant sa condamnation pour autant que cette obligation découle de la loi de cet Etat.

4. Tout Etat Contractant peut, à tout moment, déposer auprès du Secrétaire Général du Conseil de l'Europe une déclaration qui lui confère, en vertu de la présente Convention, le droit d'exécuter une sanction privative de liberté de même nature que celle prononcée dans l'Etat requérant, même si la durée de celle-ci dépasse le maximum prévu par sa loi nationale pour une sanction de cette nature. Toutefois, cette règle ne peut être appliquée que dans les cas où la loi nationale de cet Etat permet de prononcer pour le même fait une sanction qui a au moins la même durée que celle prononcée dans l'Etat requérant, mais qui est de nature plus sévère. La sanction appliquée conformément au présent paragraphe peut, si sa durée et sa finalité l'exigent, être exécutée dans un établissement pénitentiaire destiné à l'exécution de sanctions d'une autre nature.

c) *Clauses particulières à l'exécution des amendes ou des confiscations*

Article 45. 1. Lorsque la demande d'exécution d'une amende ou d'une confiscation d'une somme d'argent est accueillie, le juge ou l'autorité désignée en vertu de l'article 37 en convertit le montant en unités monétaires de l'Etat requis, en appliquant le taux de change en vigueur au moment où la décision est prise. Il détermine ainsi le montant de l'amende ou de la somme à confisquer sans pouvoir toutefois dépasser le maximum fixé par la loi de cet Etat pour le même fait, ou à défaut de maximum légal, le maximum du montant habituellement prononcé dans cet Etat pour un tel fait.

2. Toutefois, le juge ou l'autorité désignée en vertu de l'article 37 est libre de maintenir à concurrence du montant prononcé dans l'Etat requérant la condamnation à l'amende ou à la confiscation lorsque cette sanction n'est pas prévue par la loi de l'Etat requis pour le même fait, mais que celle-ci permet de prononcer des sanctions plus graves. Il en est de même lorsque la sanction prononcée par l'Etat requérant dépasse le taux prévu par la loi de l'Etat requis pour le même fait, mais que celle-ci permet de prononcer des sanctions plus graves.

3. Toutes facilités de paiement ayant trait, soit au délai, soit à l'échelonnement des versements, accordées par l'Etat requérant seront respectées par l'Etat requis.

Article 46. 1. Lorsque la demande d'exécution vise la confiscation d'un objet déterminé, le juge ou l'autorité désignée en vertu de l'article 37 ne peut ordonner la confiscation de cet objet que dans le cas où celle-ci est autorisée par la loi de l'Etat requis pour le même fait.

2. Toutefois, le juge ou l'autorité désignée en vertu de l'article 37 est libre de maintenir la confiscation prononcée dans l'Etat requérant lorsque cette sanction n'est pas prévue dans la loi de l'Etat requis pour le même fait, mais que celle-ci permet de prononcer des sanctions plus graves.

Article 47. 1. Le produit des amendes et des confiscations revient au trésor de l'Etat requis, sans préjudice des droits des tiers.

2. Des objets confisqués qui représentent un intérêt particulier peuvent être remis à l'Etat requérant à sa demande.

Article 48. Lorsque l'exécution d'une amende s'avère impossible, une sanction substitutive privative de liberté peut être appliquée par un juge de l'Etat requis si la loi des deux Etats le prévoit en pareil cas, à moins que l'Etat requérant n'ait expressément limité sa demande à l'exécution de la seule amende. Si le juge décide d'imposer une sanction substitutive privative de liberté, les règles suivantes s'appliquent :

- a) Lorsque la conversion de l'amende en une sanction privative de liberté est déjà prescrite dans la condamnation rendue dans l'Etat requérant ou directement dans la loi de cet Etat, le juge de l'Etat requis en fixe le genre et la durée d'après les règles prévues par sa loi. Si la sanction privative de liberté déjà prescrite dans l'Etat requérant est inférieure au minimum que la loi de l'Etat requis permet de prononcer, le juge n'est pas lié par ce minimum et applique une sanction correspondant à la sanction prescrite dans l'Etat requérant. Lorsqu'il établit la sanction, le juge ne peut aggraver la situation pénale du condamné résultant de la décision rendue dans l'Etat requérant.
- b) Dans les autres cas, le juge de l'Etat requis procède à la conversion selon sa propre loi en respectant les limites prévues par la loi de l'Etat requérant.
- d) *Clauses particulières à l'exécution des déchéances*

Article 49. 1. Lorsqu'une demande d'exécution d'une déchéance est formulée, il ne peut être donné effet à la déchéance prononcée dans l'Etat requérant que si la loi de l'Etat requis permet de prononcer la déchéance pour une telle infraction.

2. Le juge saisi de l'affaire apprécie l'opportunité d'exécuter la déchéance sur le territoire de son pays.

Article 50. 1. Si le juge ordonne l'exécution de la déchéance, il en détermine la durée dans les limites prescrites par sa propre législation sans pouvoir dépasser celles qui sont fixées par le jugement répressif rendu dans l'Etat requérant.

2. Le juge peut limiter la déchéance à une partie des droits dont la privation ou la suspension est prononcée.

Article 51. L'article 11 n'est pas applicable aux déchéances.

Article 52. L'Etat requis a le droit de rétablir le condamné dans les droits dont il a été déchu en vertu d'une décision prise en application de la présente section.

TITRE III. EFFETS INTERNATIONAUX DES JUGEMENTS RÉPRESSIFS EUROPÉENS

Section 1. «NE BIS IN IDEM»

Article 53. 1. Une personne qui a fait l'objet d'un jugement répressif européen ne peut, pour le même fait, être poursuivie, condamnée ou soumise à l'exécution d'une sanction dans un autre Etat Contractant :

- a) lorsqu'elle a été acquittée;

- b) lorsque la sanction infligée :
- i) a été entièrement subie ou est en cours d'exécution, ou
 - ii) a fait l'objet d'une grâce ou d'une amnistie portant sur la totalité de la sanction ou sur la partie non exécutée de celle-ci, ou
 - iii) ne peut plus être exécutée en raison de la prescription;
- c) lorsque le juge a constaté la culpabilité de l'auteur de l'infraction sans prononcer de sanction.

2. Toutefois un Etat Contractant n'est pas obligé, à moins qu'il n'ait lui-même demandé la poursuite de reconnaître l'effet *ne bis in idem* si le fait qui a donné lieu au jugement a été commis contre une personne, une institution, ou un bien, qui a un caractère public dans cet Etat, ou si la personne qui a fait l'objet du jugement avait elle-même un caractère public dans cet Etat.

3. En outre, tout Etat Contractant dans lequel le fait a été commis ou est considéré comme tel selon la loi de cet Etat n'est pas obligé de reconnaître l'effet *ne bis in idem*, à moins qu'il n'ait lui-même demandé la poursuite.

Article 54. Si une nouvelle poursuite est intentée contre une personne jugée pour le même fait dans un autre Etat Contractant, toute période de privation de liberté subie en exécution du jugement doit être déduite de la sanction qui sera éventuellement prononcée.

Article 55. La présente section ne fait pas obstacle à l'application des dispositions nationales plus larges concernant l'effet *ne bis in idem* attaché aux décisions judiciaires prononcées à l'étranger.

Section 2. PRISE EN CONSIDÉRATION

Article 56. Tout Etat Contractant prend les mesures législatives qu'il estime appropriées afin de permettre à ses tribunaux, lors du prononcé d'un jugement, de prendre en considération tout jugement répressif européen contradictoire rendu antérieurement en raison d'une autre infraction en vue que s'attache à celui-ci tout ou partie des effets que sa loi prévoit pour les jugements rendus sur son territoire. Il détermine les conditions dans lesquelles ce jugement est pris en considération.

Article 57. Tout Etat Contractant prend les mesures législatives qu'il estime appropriées en vue de permettre la prise en considération de tout jugement répressif européen contradictoire aux fins de rendre applicable tout ou partie des déchéances attachées par sa loi aux jugements rendus sur son territoire. Il détermine les conditions dans lesquelles ce jugement est pris en considération.

TITRE IV. DISPOSITIONS FINALES

Article 58. 1. La présente Convention est ouverte à la signature des Etats membres représentés au Comité des Ministres du Conseil de l'Europe. Elle sera ratifiée ou acceptée. Les instruments de ratification ou d'acceptation seront déposés près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

2. La Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du troisième instrument de ratification ou d'acceptation.

3. Elle entrera en vigueur à l'égard de tout Etat signataire qui la ratifiera ou l'acceptera ultérieurement, trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification ou d'acceptation.

Article 59. 1. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe pourra inviter tout Etat non membre du Conseil à adhérer à la présente Convention. La résolution concernant cette invitation devra recevoir l'accord unanime des Membres du Conseil ayant ratifié la Convention.

2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt, près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, d'un instrument d'adhésion qui prendra effet trois mois après la date de son dépôt.

Article 60. 1. Tout Etat Contractant peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, désigner le ou les territoires auxquels s'appliquera la présente Convention.

2. Tout Etat Contractant peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion ou à tout autre moment par la suite, étendre l'application de la présente Convention, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, à tout autre territoire désigné dans la déclaration et dont il assure les relations internationales ou pour lequel il est habilité à stipuler.

3. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe précédent pourra être retirée, en ce qui concerne tout territoire désigné dans cette déclaration, aux conditions prévues par l'article 66 de la présente Convention.

Article 61. 1. Tout Etat Contractant peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, déclarer faire usage de l'une ou plusieurs réserves figurant à l'Annexe I de la présente Convention.

2. Tout Etat Contractant peut retirer en tout ou en partie une réserve formulée par lui en vertu du paragraphe précédent, au moyen d'une déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et qui prendra effet à la date de sa réception.

3. L'Etat Contractant qui a formulé une réserve au sujet d'une disposition de la présente Convention ne peut prétendre à l'application de cette disposition par un autre Etat; toutefois, il peut, si la réserve est partielle ou conditionnelle, prétendre à l'application de cette disposition dans la mesure où il l'a acceptée.

Article 62. 1. Tout Etat Contractant peut à tout moment, indiquer au moyen d'une déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, les dispositions légales à inclure dans les Annexes II ou III de la présente Convention.

2. Toute modification des dispositions nationales mentionnées dans les Annexes II ou III doit être notifiée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe si elle rend inexacte l'information donnée par ces Annexes.

3. Les modifications apportées aux Annexes II ou III en application des paragraphes précédents prennent effet pour chaque Etat Contractant, un mois après la date de leur notification par le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

Article 63. 1. Tout Etat Contractant doit, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, fournir au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe toutes informations utiles concernant les sanctions applicables dans cet Etat et l'exécution de celles-ci en vue de l'application de la présente Convention.

2. Toute modification ultérieure qui rend inexactes les informations fournies en vertu du paragraphe précédent doit également être communiquée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

Article 64. 1. La présente Convention ne porte atteinte ni aux droits et obligations découlant des traités d'extradition et des Conventions internationales multilatérales concernant des matières spéciales, ni aux dispositions qui concernent les matières qui font

l'objet de la présente Convention et qui sont contenues dans d'autres Conventions existant entre Etats Contractants.

2. Les Etats Contractants ne pourront conclure entre eux des accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs aux questions réglées par la présente Convention que pour compléter les dispositions de celle-ci ou pour faciliter l'application des principes qui y sont contenus.

3. Toutefois, si deux ou plusieurs Etats Contractants ont établi ou viennent à établir leurs relations sur la base d'une législation uniforme ou d'un régime particulier, ils auront la faculté de régler leurs rapports mutuels en la matière en se basant exclusivement sur ces systèmes nonobstant les dispositions de la présente Convention.

4. Les Etats Contractants qui viendraient à exclure de leurs rapports mutuels l'application de la présente Convention conformément aux dispositions du paragraphe précédent adresseront à cet effet une notification au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

Article 65. Le Comité Européen pour les Problèmes Criminels du Conseil de l'Europe suivra l'exécution de la présente Convention et facilitera autant que de besoin le règlement amiable de toute difficulté à laquelle l'exécution de la Convention donnerait lieu.

Article 66. 1. La présente Convention demeurera en vigueur sans limitation de durée.

2. Tout Etat Contractant pourra, en ce qui le concerne, dénoncer la présente Convention en adressant une notification au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

3. La dénonciation prendra effet six mois après la date de la réception de la notification par le Secrétaire Général.

Article 67. Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe notifiera aux Etats membres représentés au Comité des Ministres du Conseil et à tout Etat ayant adhéré à la présente Convention :

- a) toute signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion;
- c) toute date d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à son article 58;
- d) toute déclaration reçue en application du paragraphe 2 de l'article 19;
- e) toute déclaration reçue en application du paragraphe 4 de l'article 44;
- f) toute déclaration reçue en application de l'article 60;
- g) toute réserve formulée en application des dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 61 ou retrait d'une telle réserve;
- h) toute déclaration reçue en application du paragraphe 1^{er} de l'article 62 et toute notification ultérieure reçue en application du paragraphe 2 de cet article;
- i) toute information reçue en application du paragraphe 1^{er} de l'article 63 et toute notification ultérieure reçue en application du paragraphe 2 de cet article;
- j) toute notification relative aux accords bilatéraux ou multilatéraux conclus en application du paragraphe 2 de l'article 64 ou relative à une législation uniforme introduite en application du paragraphe 3 de l'article 64;
- k) toute notification reçue en application des dispositions de l'article 66 et la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

Article 68. La présente Convention et les déclarations et notifications qu'elle autorise ne s'appliqueront qu'à l'exécution des décisions intervenues postérieurement à son entrée en vigueur entre les Etats Contractants intéressés.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Convention.

DONE at The Hague, this 28th day of May 1970 in English and French, both texts being equally authoritative in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Council of Europe. The Secretary General of the Council of Europe shall transmit certified copies to each of the signatory and acceding States.

For the Government
of the Republic of Austria:

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT à La Haye, le 28 mai 1970, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Conseil de l'Europe. Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe en communiquera copie certifiée conforme à chacun des Etats signataires et adhérents.

Pour le Gouvernement
de la République d'Autriche :

BRODA¹

For the Government
of the Kingdom of Belgium:

Pour le Gouvernement
du Royaume de Belgique :

W. VAN CAUWENBERG

For the Government
of the Republic of Cyprus:

Pour le Gouvernement
de la République de Chypre :

Paris, 3 March 1972
POLYS MODINOS

For the Government
of the Kingdom of Denmark:

Pour le Gouvernement
du Royaume de Danemark :

KNUD THESTRUP

¹ See p. 94 of this volume for the texts of the reservations and declarations made upon signature — Voir p. 94 du présent volume pour les textes des réserves et déclarations faites lors de la signature.

For the Government
of the French Republic:

Pour le Gouvernement
de la République française :

For the Government
of the Federal Republic
of Germany:

Pour le Gouvernement
de la République fédérale
d'Allemagne :

GERHARD JAHN

For the Government
of the Icelandic Republic:

Pour le Gouvernement
de la République islandaise :

For the Government
of Ireland:

Pour le Gouvernement
d'Irlande :

For the Government
of the Italian Republic:

Pour le Gouvernement
de la République italienne :

Strasbourg, le 4 février 1971

CARLO ENRICO GIGLIOLI

For the Government
of the Grand Duchy
of Luxembourg:

Pour le Gouvernement
du Grand-Duché
de Luxembourg :

For the Government
of Malta:

Pour le Gouvernement
de Malte :

For the Government
of the Kingdom
of the Netherlands:

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

C. H. F. POLAK

For the Government
of the Kingdom of Norway:

Pour le Gouvernement
du Royaume de Norvège :

ELISABETH SCHWEIGAARD SELMER

For the Government
of the Kingdom of Sweden:

Pour le Gouvernement
du Royaume de Suède :

K. G. LAGERFELT

For the Government
of the Swiss Confederation:

Pour le Gouvernement
de la Confédération suisse :

For the Government
of the Turkish Republic:

Pour le Gouvernement
de la République turque :

Strasbourg, 26 juin 1974
R. GÜMRÜKÇÜOĞLU

For the Government
of the United Kingdom
of Great Britain
and Northern Ireland:

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

APPENDIX I

Each Contracting State may declare that it reserves the right:

- (a) to refuse enforcement, if it considers that the sentence relates to a fiscal or religious offence;
- (b) to refuse enforcement of a sanction for an act which according to the law of the requested State could have been dealt with only by an administrative authority;
- (c) to refuse enforcement of a European criminal judgment which the authorities of the requesting State rendered on a date when, under its own law, the criminal proceedings in respect of the offence punished by the judgment would have been precluded by the lapse of time;
- (d) to refuse the enforcement of sanctions rendered *in absentia* and *ordonnances pénales* or of one of these categories of decisions only;
- (e) to refuse the application of the provisions of Article 8 where this State has an original competence and to recognise in these cases only the equivalence of acts interrupting or suspending time limitation which have been accomplished in the requesting State;
- (f) to accept the application of Part III in respect of one of its two sections only.

APPENDIX II

LIST OF OFFENCES OTHER THAN OFFENCES DEALT WITH UNDER CRIMINAL LAW

The following offences shall be assimilated to offences under criminal law:

- in France: Any unlawful behaviour sanctioned by a *contravention de grande voirie*.
- in the Federal Republic of Germany: Any unlawful behaviour dealt with according to the procedure laid down in Act on violations of Regulations (*Gesetz über Ordnungswidrigkeiten*) of 24 May 1968 (BGBL 1968, I 481).
- in Italy: Any unlawful behaviour to which is applicable Act No. 317 of 3 March 1967.

APPENDIX III

LIST OF «ORDONNANCES PÉNALES»

Austria

- *Strafverfügung* (Articles 460–62 of the Code of Criminal Procedure).

Denmark

- *Bødeforelaeg* or *Udenretlig bødedevtagelse* (Article 931 of the Administration of Justice Act).

France

1. *Amende de composition* (Articles 524–528 of the Code of Criminal Procedure supplemented by Articles R 42–R 50).
2. *Ordonnance pénale* applied only in the departments of the Bas-Rhin, the Haut-Rhin and the Moselle.

Federal Republic of Germany

1. *Strafbefehl* (Articles 407–412 of the Code of Criminal Procedure).
2. *Strafverfügung* (Article 413 of the Code of Criminal Procedure).
3. *Bussgeldbescheid* (Articles 65–66 of Act of 24 May 1968 — BGBL 1968 I, 481).

Italy

1. *Decreto penale* (Articles 506–10 of the Code of Criminal Procedure).
2. *Decreto penale* in fiscal matters (Act of 7 January 1929, No. 4).

3. *Decreto penale* in navigational matters (Articles 1242–43 of the Code of Navigation).
4. Decision rendered in pursuance of Act No. 317 of 3 March 1967.

Luxembourg

1. *Ordonnance pénale* (Act of 31 July 1924 on the organisation of *ordonnances pénales*).
2. *Ordonnance pénale* (Article 16 of Act of 14 February 1955 on the Traffic on Public Highways).

Norway

1. *Forelegg* (Articles 287–290 of the Act on Judicial Procedure in Penal Cases).
2. *Forenklet forelegg* (Article 31 B of Traffic Code of 18 June 1965).

Sweden

1. *Strafföreläggande* (Chapter 48 of the Code of Procedure).
2. *Föreläggande av ordningsbot* (Chapter 48 of the Code of Procedure).

Switzerland

1. *Strafbefehl* (Aargau, Bâle-Country, Bâle-Town, Schaffhausen, Schwyz, Uri, Zug, Zurich).
Ordonnance pénale (Fribourg, Valais).
2. *Strafantrag* (Lower Unterwalden).
3. *Strafbescheid* (St. Gallen).
4. *Strafmandat* (Bern, Graubünden, Solothurn, Upper Unterwalden).
5. *Strafverfügung* (Appenzell Outer Rhoden, Glarus, Schaffhausen, Thurgau).
6. *Abwandlungserkenntnis* (Lucerne).
7. *Bussenentscheid* (Appenzell Inner Rhoden).
8. *Ordonnance de condamnation* (Vaud).
9. *Mandat de répression* (Neuchâtel).
10. *Avis de contravention* (Geneva, Vaud).
11. *Prononcé préfectoral* (Vaud).
12. *Prononcé de contravention* (Valais).
13. *Decreto di accusa* (Ticino).

Turkey

— *Ceza Kararnamesi* (Articles 386–91 of the Code of Criminal Procedure) and all other decisions by which administrative authorities impose sanctions.

ANNEXE I

Chacun des Etats Contractants peut déclarer qu'il se réserve le droit :

- a) de refuser l'exécution s'il estime que la condamnation concerne une infraction d'ordre fiscal ou religieux;
- b) de refuser l'exécution d'une sanction prononcée en raison d'un fait qui, conformément à sa loi, aurait été de la compétence exclusive d'une autorité administrative;
- c) de refuser l'exécution d'un jugement répressif européen rendu par les autorités de l'Etat requérant à une date où l'action pénale pour l'infraction qui y a été sanctionnée, aurait été couverte par la prescription selon sa propre loi;
- d) de refuser l'exécution des jugements par défaut et des ordonnances pénales ou d'une de ces catégories de décisions seulement;
- e) de refuser l'application des dispositions de l'article 8 dans les cas où il a une compétence originaire et de ne reconnaître, dans ces cas, que l'équivalence des actes accomplis dans l'Etat requérant et qui ont un effet interruptif ou suspensif de prescription;
- f) d'accepter l'application du Titre III seulement en ce qui concerne l'une de ses deux sections.

ANNEXE II

LISTE D'INFRACTIONS AUTRES QUE LES INFRACTIONS PÉNALES

Aux infractions réprimées par la loi pénale doit être assimilé :

- en France : Tout comportement illégal sanctionné par une contravention de grande voirie.
- en République Fédérale d'Allemagne : Tout comportement illégal pour lequel est prévue la procédure instaurée par la loi sur les violations de prescriptions d'ordre (*Gesetz über Ordnungswidrigkeiten*) du 24 mai 1968 (BGBl 1968, I 481).
- en Italie : Tout comportement illégal auquel est applicable la loi n° 317 du 3 mars 1967.

ANNEXE III

LISTE DES «ORDONNANCES PÉNALES»

Autriche

- *Strafverfügung* (Articles 460-62 du Code de Procédure Pénale).

Danemark

- *Bødeforelaeg* ou *Udenretlig bødedødsagelse* (Article 931 de la loi sur l'administration de la justice).

France

1. *Amende de composition* (Articles 524-528 du Code de Procédure Pénale et les Articles R 42-R 50).
2. *Ordonnance pénale* appliquée uniquement dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

République fédérale d'Allemagne

1. *Strafbefehl* (Articles 407-412 du Code de Procédure Pénale).
2. *Strafverfügung* (Article 413 du Code de Procédure Pénale).
3. *Bussgeldbescheid* (Articles 65-66 de la loi du 24 mai 1968 — BGBl 1968 I, 481).

Italie

1. *Decreto penale* (Articles 506-10 du Code de Procédure Pénale).
2. *Decreto penale* en matière fiscale (loi du 7 janvier 1929, n° 4).

3. *Decreto penale* en matière de navigation (Articles 1242-43 du Code sur la Navigation).
4. Décision prononcée en vertu de la loi n° 317 du 3 mars 1967.

Luxembourg

1. *Ordonnance pénale* (loi du 31 juillet 1924 concernant l'organisation des ordonnances pénales).
2. *Ordonnance pénale* (Article 16 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques).

Norvège

1. *Forelegg* (Articles 287-290 de la loi sur la procédure judiciaire en matière pénale).
2. *Forenklet forelegg* (Article 31 B du Code Routier du 18 juin 1965).

Suède

1. *Strafföreläggande* (Chapitre 48 du Code de Procédure).
2. *Föreläggande av ordningsbot* (Chapitre 48 du Code de Procédure).

Suisse

1. *Strafbefehl* (Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Schaffhouse, Schwyz, Uri, Zug, Zurich).
Ordonnance pénale (Fribourg, Valais).
2. *Strafantrag* (Unterwalden-le-Bas).
3. *Strafbescheid* (Saint-Gall).
4. *Strafmandat* (Berne, Grisons, Soleure, Unterwalden-le-Haut).
5. *Strafverfügung* (Appenzell Rhodes Extérieures, Glaris, Schaffhouse, Thurgovie).
6. *Abwandlungserkenntnis* (Lucerne).
7. *Bussenentscheid* (Appenzell Rhodes Intérieures).
8. *Ordonnance de condamnation* (Vaud).
9. *Mandat de répression* (Neuchâtel).
10. *Avis de contravention* (Genève, Vaud).
11. *Prononcé préfectoral* (Vaud).
12. *Prononcé de contravention* (Valais).
13. *Decreto di accusa* (Tessin).

Turquie

- *Ceza Kararnamesi* (Articles 386-91 du Code de Procédure Pénale) et toutes les décisions par lesquelles les autorités administratives prononcent des peines.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS
MADE UPON SIGNATURE

AUSTRIA

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

„ . . . die Vorbehalte gemäss Anhang I lit. *a*, *b* und *c* des Übereinkommens zu erheben.“

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

. . . [with] the reservations provided for in paragraphs (*a*), (*b*) and (*c*) of Appendix I to the Convention.

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS
FAITES LORS DE LA SIGNATURE

AUTRICHE

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

. . . [avec] les réserves prévues aux points *a*, *b*, et *c* de l'Annexe I de la Convention.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS
MADE UPON RATIFICATION

DENMARK

“*Declarations*

“*Re article 19 (2)*. Denmark requires requests and supporting documents to be accompanied by a translation into Danish or English.

“*Re article 64*. As regards enforcement of the sanctions of fines, mitigated imprisonment, imprisonment and confiscation, the Convention shall not apply as between Denmark and Finland, Norway and Sweden, seeing that these matters have already been regulated by uniform legislation in the four countries.

“*Informations*

“*Re article 48*. Under Danish law a fine cannot be converted into a sanction involving deprivation of liberty on the ground that the fine cannot be exacted.”

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS
FAITES LORS DE LA RATIFICATION

DANEMARK

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]*Déclarations*

Article 19, 2). Le Danemark exige que les demandes et pièces annexes lui soient adressées accompagnées d'une traduction en danois ou en anglais.

Article 64. En ce qui concerne l'exécution des peines d'amendes, d'emprisonnement atténué, d'emprisonnement et de confiscation, la Convention ne s'appliquera pas entre le Danemark et la Finlande, la Norvège et la Suède, étant donné que ces matières ont déjà été réglées par une législation uniforme dans les quatre Etats.

Informations

Article 48. Aux termes de la loi danoise, une amende ne peut être convertie en une sanction privative de liberté pour la raison que l'exécution de l'amende s'avère impossible.

¹ Translation supplied by the Council of Europe.² Traduction fournie par le Conseil de l'Europe.¹ Traduction fournie par le Conseil de l'Europe.² Translation supplied by the Council of Europe.

SWEDEN

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]*Reservation*

Sweden does not accept the application of Section I of Part III of the Convention insofar as the provisions of that Section preclude criminal proceedings in Sweden for an offence carrying a minimum penalty in Swedish law of at least four years' imprisonment, and insofar as they preclude the enforcement in Sweden of a sanction imposed for an offence in Sweden.

Declarations

Article 15 (3). Requests for enforcement and the communications necessary for the application of the Convention are to be transmitted through diplomatic channels.

Article 19 (2). If the request for enforcement or the supporting documents are written in a language other than Danish, Norwegian or Swedish, they are to be accompanied by a translation into Swedish or English.

Article 64 (3). The Convention shall not apply to relations between Sweden and the other Nordic countries party to the Convention except where the enforcement of a criminal judgment is not governed by Nordic legislation concerning enforcement.

CYPRUS

“When signing this Convention, the Permanent Representative declared that the Government of Cyprus wishes to avail itself of the reservations provided for in paragraphs (a), (b) and (d) of Appendix I to the Convention.”

¹ Translation supplied by the Council of Europe.

² Traduction fournie par le Conseil de l'Europe.

SUÈDE

«*Réserve*

«La Suède n'accepte pas l'application de la Section I du Titre III de la Convention pour autant que les dispositions de ladite Section empêchent des poursuites pénales en Suède pour une infraction passible, selon la loi suédoise, d'une peine minimum d'au moins quatre ans d'emprisonnement et pour autant que lesdites dispositions empêchent l'exécution en Suède d'une sanction imposée en Suède pour une infraction.

«*Déclarations*

«*En conformité avec l'article 15, paragraphe 3.* La demande d'exécution ainsi que les communications nécessaires à l'application de la Convention seront transmises par la voie diplomatique.

«*En conformité avec l'article 19, paragraphe 2.* Si la demande d'exécution ou les pièces annexes sont rédigées dans une langue autre que le danois, le norvégien ou le suédois, elles seront accompagnées d'une traduction en suédois ou en anglais.

«*En conformité avec l'article 64, paragraphe 3.* La Convention ne s'appliquera aux relations entre la Suède et les autres pays nordiques parties à la Convention que dans la mesure où l'exécution d'un jugement répressif n'est pas régie par la législation nordique relative à l'exécution.»

CHYPRE

[TRANSLATION¹ — TRANSLATION²]

Au moment de la signature de la Convention, le Représentant Permanent a déclaré que le Gouvernement de Chypre souhaite se prévaloir des réserves prévues aux points a; b et d de l'Annexe I de la Convention.

¹ Traduction fournie par le Conseil de l'Europe.

² Translation supplied by the Council of Europe.

NORWAY

“Reservation

“We hereby approve, ratify and confirm the said Convention, while declaring that Part III, Section I, of the Convention shall not be applied insofar as the provisions of that Section preclude criminal proceedings in Norway for an offence committed by a person who at the time of the commitment of the offence was a Norwegian citizen or had his habitual residence in Norway.

“Declaration

“Re Article 19, paragraph 2. Norway requires that request and supporting documents be accompanied by a translation into Norwegian or English.

“Re Article 64, paragraph 3 (cf. Article 67). The Convention shall not apply to relations between Norway and the other Nordic States parties to the Convention, except where the enforcement of a criminal judgment is not regulated by Nordic legislation concerning enforcement.”

NORVÈGE

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]*Réserve*

Par les présentes, nous approuvons, ratifions et confirmons ladite Convention, et déclarons en même temps que la Partie III, Section I, de la Convention ne sera pas appliquée pour autant que les dispositions de ladite Section empêchent des poursuites pénales en Norvège pour une infraction commise par une personne qui, au moment où l'infraction a été commise, avait la nationalité norvégienne ou avait sa résidence habituelle en Norvège.

Déclaration

Ad article 19, paragraphe 2. La Norvège exige que la demande d'exécution et les pièces annexes soient accompagnées d'une traduction en norvégien ou en anglais.

Ad article 64, paragraphe 3 (cf. article 67). La Convention ne s'appliquera aux relations entre la Norvège et les autres Etats nordiques parties à la Convention que dans la mesure où l'exécution d'un jugement répressif n'est pas régie par la législation nordique relative à l'exécution.

¹ Traduction fournie par le Conseil de l'Europe.

² Translation supplied by the Council of Europe.

No. 14099

**NETHERLANDS
and
REPUBLIC OF KOREA**

**Agreement on encouragement and reciprocal protection of
investments. Signed at The Hague on 16 October 1974**

Authentic text: English.

Registered by the Netherlands on 8 July 1975.

**PAYS-BAS
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Accord concernant l'encouragement et la protection
réciproque des investissements. Signé à La Haye le 16
octobre 1974**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les Pays-Bas le 8 juillet 1975.

AGREEMENT¹ ON ENCOURAGEMENT AND RECIPROCAL PROTECTION OF INVESTMENTS BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHER- LANDS AND THE REPUBLIC OF KOREA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Korea,

Desiring to strengthen their traditional ties of friendship, to extend and intensify their economic relations and to encourage investments on the basis of equality and for their mutual benefit,

Have agreed as follows:

Article I. (1) The Contracting Parties shall promote economic cooperation between their nationals through the encouragement of investments by those nationals in the territory of the other Contracting Party.

(2) In particular the Contracting Parties shall admit, within the framework of their respective legislation, the participation of their nationals, through investments, in the establishment of productive and commercial activities and the provision of services in their respective territories which would contribute towards the improvement of the standard of living in their territories and the prosperity of their countries.

Article II. For the purposes of the present Agreement:

(1) The term "investments" shall comprise every kind of asset and more particularly, though not exclusively:

- (a) movable and immovable property as well as any other rights *in rem*;
- (b) shares or other kinds of interests in companies;
- (c) title to money or to any performance, such as goodwill, having an economic value;
- (d) rights in the fields of the intellectual property, technical processes and know-how;
- (e) business concessions under public law;

(2) The term "nationals" shall comprise with regard to either Contracting Party:

- (a) natural persons having the nationality of that Contracting Party in accordance with its law;
- (b) without prejudice to the provisions of (c) hereafter, legal persons constituted in accordance with the law of that Contracting Party;
- (c) legal persons controlled, directly or indirectly, by nationals of that Contracting Party but constituted in accordance with the law of the other Contracting Party.

Article III. (1) Each Contracting Party shall ensure fair and equitable treatment to the investments of nationals of the other Contracting Party and shall not impair, by unjustified or discriminatory measures, the operation, management, maintenance, use, enjoyment or disposal thereof by those nationals.

(2) More particularly, each Contracting Party shall accord to such investments the same security and protection as it accords either to those of its own nationals or to those of nationals of any third State, whichever is more favourable to the investor.

¹ Came into force on 1 June 1975, i.e., on the first day of the second month following the dates (10 February 1975 and 24 April 1975) on which the Contracting Parties informed each other in writing that the procedures constitutionally required had been complied with, in accordance with article XIII (1).

Article IV. Recognizing the principle of the freedom of transfer each Contracting Party shall authorize, in conformity with its relevant most favourable rules, the transfer, without undue restriction and delay, to the country of the other Contracting Party and in convertible currency, of payments resulting from investment activities and in particular of the following items:

- (a) net profits, interests, dividends and other current income;
- (b) funds necessary
 - (i) for the acquisition of raw or auxiliary materials, semi-fabricated or finished products, or
 - (ii) to replace capital assets in order to safeguard the continuity of an investment;
- (c) additional funds necessary for the development of an investment;
- (d) earnings of natural persons;
- (e) the proceeds of liquidation of capital;
- (f) funds in repayment of loans;
- (g) management fees;
- (h) royalties.

Article V. Neither Contracting Party shall take any measures depriving, directly or indirectly, nationals of the other Contracting Party of their investments unless the following conditions are complied with:

- (a) the measures are taken in the public interest and under due process of law;
- (b) the measures are not discriminatory or contrary to any undertaking which the former Contracting Party may have given;
- (c) the measures are accompanied by provisions for the payment of just compensation. Such compensation shall represent the genuine value of the investments affected and shall, in order to be effective for the claimants, be paid and made transferable, without undue delay, to the country of which those claimants are nationals and in convertible currency.

Article VI. The Contracting Party in the territory of which a national of the other Contracting Party makes or intends to make an investment, shall assent to any demand on the part of such national to submit, for arbitration or conciliation, after the exhaustion of all internal administrative and juridical remedies, to the Centre established by the Convention of Washington of 18 March 1965¹ on the settlement of investment disputes between States and nationals of other States, any dispute that may arise in connection with that investment.

Article VII. If a national of the one Contracting Party has transferred any rights and securities to that Contracting Party or to another national of that Contracting Party because of that Contracting Party's or the latter national's obligation, under a legal system of guaranteeing against non-commercial risks, to reimburse the former national as to damage in respect of an investment made by that national in the territory of the other Contracting Party and approved by that Contracting Party, the latter Contracting Party recognizes the subrogation of the grantor into the said rights and securities of the investor.

Article VIII. The present Agreement shall also apply to investments in the territory of a Contracting Party made, in accordance with its legislation, prior to the entry into force of the present Agreement, by nationals of the other Contracting Party.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 575, p. 159.

Article IX. (1) The Contracting Parties hereby establish a Mixed Commission, composed of representatives appointed by them.

(2) The Mixed Commission shall meet at the request of one of the Contracting Parties, to discuss any matter pertaining to the implementation of the present Agreement. It shall make recommendations to the respective Governments in cases where the objectives of the Agreement might be furthered.

Article X. In respect of any matter governed by the present Agreement, nothing in the Agreement shall prevent a national of the one Contracting Party from benefiting from any right more favourable to him and accorded by the other Contracting Party.

Article XI. (1) Any dispute between the Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Agreement which cannot be settled, within a reasonable lapse of time, by means of diplomatic negotiations, shall be submitted, at the request of any party to the dispute, to an arbitral tribunal, composed of three members. Each Contracting Party shall appoint one arbitrator and the two arbitrators thus appointed shall together appoint a third arbitrator as their chairman who is not a national of either Contracting Party.

(2) If one of the Contracting Parties fails to appoint its arbitrator and has not proceeded to do so within two months after an invitation from the other Contracting Party to make such appointment, the latter Contracting Party may invite the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment.

(3) If the two arbitrators are unable to reach agreement, in the two months following their appointment, on the choice of the third arbitrator, either Contracting Party may invite the President of the International Court of Justice, to make the necessary appointment.

(4) If, in the cases provided for in the second and third paragraph of this Article, the President of the International Court of Justice is prevented from discharging the said function or is a national of either Contracting Party, the Vice-President should make the necessary appointments. If the Vice-President is prevented from discharging the said function or is a national of either Contracting Party the most senior member of the Court who is not a national of either Contracting Party should make the necessary appointments.

(5) The tribunal shall decide on the basis of respect for the law. Before the tribunal decides, it may at any stage of the proceedings propose to the parties that the dispute be settled amicably. The foregoing provisions shall not prejudice the power of the tribunal to decide the dispute *ex aequo et bono* if the parties so agree.

(6) Unless the parties decide otherwise, the tribunal shall determine its own procedure.

(7) The tribunal shall reach its decision by a majority of votes. Such decision shall be final and binding on the parties to the dispute.

Article XII. As regards the Kingdom of the Netherlands, the present Agreement shall apply to the Kingdom as a whole, unless the notification, provided for in Article XIII, paragraph (1), of the present Agreement, provides otherwise.

Article XIII. (1) The present Agreement shall enter 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 procedures constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with, and shall remain in force for a period of 15 years. Unless notice of termination has been given by either Contracting Party at least six months before the date of the expiry of its validity, the present Agreement shall be extended

tacitly for another period of 10 years, and so on, each Contracting Party reserving the right to terminate the Agreement upon notice of at least six months before the date of expiry of the current period of validity.

(2) Subject to the period mentioned in paragraph (1) of this Article, the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to terminate the application of the present Agreement separately in respect of one or more of the constituent parts of the Kingdom.

(3) In respect of investments made before the date of the termination of the present Agreement the foregoing Articles thereof shall continue to be effective for a further period of 15 years from that date.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned representatives, duly authorized thereto, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at the Hague, in the English language, on this 16th day of October, 1974.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:
M. VAN DER STOEL

For the Government of the Republic of Korea:
W. B. CHOI

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE
DE CORÉE CONCERNANT L'ENCOURAGEMENT ET LA PROTECTION
RÉCIPROQUE DES INVESTISSEMENTS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Corée,

Désireux de resserrer leurs liens d'amitié traditionnels, d'élargir et d'intensifier leurs relations économiques et d'encourager les investissements sur une base d'égalité et dans leur intérêt commun,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1) Les Parties contractantes favoriseront la coopération économique entre leurs ressortissants en les encourageant à effectuer des investissements sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2) En particulier, les Parties contractantes autoriseront, dans le cadre de leurs législations respectives, la participation de leurs ressortissants, au moyen d'investissements, à la création d'activités commerciales et de production et à la fourniture de services sur leurs territoires respectifs, en vue de contribuer à l'amélioration du niveau de vie dans leurs territoires et à la prospérité de leurs pays.

Article II. Aux fins du présent Accord :

1) Par «investissements», on entend les différents types d'avoirs et, plus particulièrement mais non exclusivement :

- a) Les biens meubles et immeubles, de même que tous autres droits réels;
- b) Les actions et autres types de participation dans des sociétés;
- c) Les créances et les biens incorporels ayant une valeur marchande, tels que la clientèle;
- d) Les droits d'auteur et la propriété industrielle en matière de procédés et connaissances techniques;
- e) Les concessions commerciales accordées par un organisme de droit public;

2) Par «ressortissants», on entend en ce qui concerne chacune des Parties contractantes :

- a) Les personnes physiques ayant la nationalité de cette Partie contractante conformément à sa législation;
- b) Les personnes morales constituées conformément à la législation de cette Partie contractante, sans préjudice des dispositions du paragraphe c ci-après;
- c) Les personnes morales contrôlées directement ou indirectement par des ressortissants de cette Partie contractante mais constituées conformément à la législation de l'autre Partie contractante.

Article III. 1) Chaque Partie contractante assurera un traitement juste et équitable aux investissements effectués par des ressortissants de l'autre Partie contractante, et ne gênera pas, par des mesures injustifiées ou discriminatoires, l'administration, la gestion,

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juin 1975, soit le premier jour du deuxième mois suivant la date (10 février 1975 et 24 avril 1975) à laquelle les Parties contractantes se sont notifié par écrit l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément à l'article XIII, paragraphe 1.

la garde, l'utilisation, la jouissance ou la cession de ces investissements par lesdits ressortissants.

2) En particulier, chaque Partie contractante accordera à ces investissements une sécurité et une protection égales à celles qu'elle assure aux investissements de ses propres ressortissants ou à ceux des ressortissants d'un Etat tiers quelconque, selon celui de ces deux traitements qui sera le plus favorable pour l'investisseur.

Article IV. Reconnaissant le principe de la liberté de transfert, chaque Partie contractante autorisera, conformément à la réglementation pertinente la plus favorable, le transfert en monnaie convertible dans l'autre Partie contractante, sans aucune restriction ou retard injustifiés, de toutes sommes provenant des activités d'investissement, et en particulier :

- a) Les bénéfices nets, intérêts, dividendes et autres revenus périodiques;
- b) Les fonds nécessaires :
 - i) A l'acquisition de matières premières, d'accessoires, de produits finis ou semi-finis, ou
 - ii) Au renouvellement des biens de capital, de façon à sauvegarder la permanence de l'investissement;
- c) Les fonds supplémentaires nécessaires au développement de l'investissement;
- d) Les revenus de personnes physiques;
- e) Les produits de la liquidation de biens de capital;
- f) Les remboursements d'emprunts;
- g) Les honoraires de gestion;
- h) Les redevances.

Article V. Ni l'une ni l'autre des deux Parties contractantes ne prendra de mesures ayant pour effet de déposséder directement ou indirectement les ressortissants de l'autre Partie contractante de leurs investissements, à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

- a) Les mesures sont prises pour cause d'intérêt public et avec toutes les garanties prévues par la loi;
- b) Les mesures ne sont pas discriminatoires ni contraires à des engagements préalables quelconques de la Partie contractante;
- c) Les mesures sont accompagnées de dispositions prévoyant le versement d'une juste indemnité. Cette indemnité devra représenter la valeur réelle des investissements effectués et devra, pour pouvoir être considérée comme ayant été versée aux intéressés, avoir été payée et pouvoir être transférée vers leur pays en monnaie convertible et sans délai excessif.

Article VI. La Partie contractante sur le territoire de laquelle un ressortissant de l'autre Partie contractante effectue ou a l'intention d'effectuer un investissement accédera à toute demande faite par ledit ressortissant en vue de soumettre, après épuisement des recours administratifs et judiciaires internes, tout différend qui pourrait surgir en ce qui concerne cet investissement au Centre établi par la Convention de Washington du 18 mars 1965¹ pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 575, p. 159.

Article VII. Si un ressortissant d'une Partie contractante a transféré des droits ou des garanties à cette même Partie contractante ou à un autre de ses ressortissants, comme suite à l'obligation de ladite Partie ou de ce dernier ressortissant, en vertu d'un système légal de garantie des risques non commerciaux d'indemniser le premier ressortissant d'un dommage subi en ce qui concerne un investissement effectué par ce ressortissant sur le territoire de l'autre Partie contractante et approuvé par cette autre Partie contractante, cette dernière reconnaîtra la validité de la subrogation du bénéficiaire du transfert dans lesdits droits et garanties de l'investisseur.

Article VIII. Le présent Accord s'applique également aux investissements effectués sur le territoire d'une Partie contractante conformément à sa législation par des ressortissants de l'autre Partie contractante avant l'entrée en vigueur du présent Accord.

Article IX. 1) Les Parties contractantes établissent par les présentes une Commission mixte composée de représentants désignés par elles.

2) La Commission mixte se réunira à la demande de l'une des Parties contractantes pour examiner toute question concernant la mise en œuvre du présent Accord. Elle fera des recommandations aux Gouvernements respectifs lorsque cela sera susceptible de promouvoir les objectifs du présent Accord.

Article X. Rien dans le présent Accord n'empêchera un ressortissant de l'une des Parties contractantes de bénéficier d'un droit qui lui soit plus favorable accordé par l'autre Partie contractante pour tout ce qui est des questions régies par le présent Accord.

Article XI. 1) Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord qui ne pourra être réglé dans un délai raisonnable par la voie diplomatique sera, à la demande de l'une ou l'autre Partie au différend, soumis à un tribunal arbitral de trois membres. Chaque Partie contractante désignera un arbitre, et les deux arbitres ainsi désignés nommeront comme Président du tribunal arbitral un tiers arbitre qui ne sera ressortissant d'aucune des Parties contractantes.

2) Si l'une des Parties n'a pas désigné son arbitre et n'a pas donné suite à l'invitation adressée par l'autre Partie de procéder dans les deux mois à cette désignation, cette dernière Partie pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner ledit arbitre.

3) Si les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tiers arbitre dans les deux mois qui suivent leur désignation, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner ledit arbitre.

4) Si, dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article, le Président de la Cour internationale de Justice est empêché ou s'il est ressortissant de l'une des Parties, les nominations seront faites par le Vice-Président. Si celui-ci est empêché ou s'il est ressortissant de l'une des Parties, les nominations seront faites par le membre le plus âgé de la Cour qui n'est ressortissant d'aucune des Parties.

5) Le tribunal statue sur la base du respect de la loi. Avant de rendre sa sentence, il peut à n'importe quel stade de la procédure proposer aux Parties de régler le différend à l'amiable. Les dispositions qui précèdent ne porteront pas atteinte au droit du tribunal de statuer *ex aequo et bono* si les Parties en conviennent ainsi.

6) A moins que les Parties n'en disposent autrement, le tribunal fixe lui-même sa procédure.

7) La décision du tribunal est prise à la majorité des voix. Ces décisions sont définitives et obligatoires pour les Parties au différend.

Article XII. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'appliquera au Royaume tout entier à moins que la notification prévue au paragraphe 1 de l'article XIII du présent Accord n'en dispose autrement.

Article XIII. 1) Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifié par écrit l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises sur leur territoire; il demeurera en vigueur pendant 15 ans. S'il n'est pas dénoncé six mois avant la date d'expiration de la période en cours, il sera renouvelé par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de 10 ans, chaque Partie contractante se réservant le droit d'y mettre fin par dénonciation adressée par écrit six mois au moins avant la date d'expiration de chaque période.

2) A l'exception de la période mentionnée au paragraphe 1 du présent article, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sera en droit de mettre fin séparément à l'application du présent Accord pour une ou plusieurs parties du Royaume.

3) En ce qui concerne les investissements effectués avant la date d'expiration du présent Accord, les articles ci-dessus continueront à produire effet pour une nouvelle période de 15 ans à compter de cette date.

EN FOI DE QUOI, les représentants soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à La Haye le 16 octobre 1974 en deux exemplaires en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

M. VAN DER STOEL

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

W. B. CHOI

No. 14100

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
ROMANIA**

Health Services Convention (with protocol). Signed at Bucharest on 28 September 1973

Authentic texts: English and Romanian.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
ROUMANIE**

**Convention relative à la santé publique (avec protocole).
Signée à Bucarest le 28 septembre 1973**

Textes authentiques : anglais et roumain.

Enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

HEALTH SERVICES CONVENTION¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF ROMANIA

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Socialist Republic of Romania;

Being resolved to establish and develop co-operation in the sphere of health services;

Noting that, under the legislation of the Socialist Republic of Romania it is the duty of the Ministry of Health to provide a health service for citizens of the Socialist Republic of Romania;

Noting that, under the National Health Service legislation of the United Kingdom it is the duty of the competent authorities responsible for health to provide a comprehensive health service for the people of the United Kingdom;

Affirming the principle of equal treatment whereby the citizens of one of the two countries should be assured under the health services legislation of the other State equal treatment with its citizens for illnesses or accidents that occur within that country;

Desirous of giving effect to this principle of reciprocity and of making arrangements for that purpose;

Have agreed as follows:

Article 1. For the purposes of this Convention, the term:

(a) "State" means, according to the context, the Socialist Republic of Romania or the United Kingdom;

(b) "United Kingdom" means England and Wales, Scotland, Northern Ireland and the Isle of Man;

(c) "Competent authority" means:

- (i) in relation to the Socialist Republic of Romania: the Ministry of Health;
- (ii) in relation to the United Kingdom: the Secretary of State for Social Services, or the Secretary of State for Wales, or the Secretary of State for Scotland, or the Ministry of Health and Social Services for Northern Ireland, or the Isle of Man Health Services Board, as the case may require;

(d) "Health services" means:

- (i) in relation to the Socialist Republic of Romania: hospital and specialist treatment, health and welfare services, general medical, dental and ophthalmic services and pharmaceutical services provided under the law in force in the Socialist Republic of Romania referred to in paragraph (1) of Article 2;
- (ii) in relation to the United Kingdom: hospital and specialist treatment, health and welfare services, general medical, dental and ophthalmic services and pharmaceutical services provided under the National Health Service legislation of the United Kingdom referred to in paragraph (2) of Article 2;

(e) "Romanian citizen" means a person ordinarily resident in the Socialist Republic of Romania for whom a Romanian passport valid for entry into the United Kingdom has been issued;

¹ Came into force on 17 November 1974, i.e., the sixtieth day after the date of the exchange of the instruments of ratification, which took place in London on 18 September 1974, in accordance with article 7.

(f) “United Kingdom citizen” means a person ordinarily resident in the United Kingdom for whom a United Kingdom passport valid for entry into Romania has been issued.

Article 2. (1) In the Socialist Republic of Romania, health services shall be provided for United Kingdom citizens on the same conditions as for employed Romanian citizens in accordance with the legislation of the Socialist Republic of Romania in force during the period of validity of the present Convention.

(2) In the United Kingdom, health services shall be provided for Romanian citizens on the same conditions as for the people of the United Kingdom, in accordance with the legislation in force in the United Kingdom during the period of validity of the present Convention.

Article 3. The present Convention shall not apply to the citizens of the one country who go to the other country for the express purpose of benefiting under the present Convention.

Article 4. The competent authorities shall:

- (a) communicate to each other information or measures taken for the application of the present Convention;
- (b) send to each other as soon as possible any changes to its own law or regulations which may significantly affect the nature and scope of the health services provided under the present Convention;
- (c) furnish assistance to one another with regard to any matter relating to the application of the Convention.

Article 5. Any disagreement relevant to the interpretation or application of the present Convention shall be resolved by direct consultations between the competent authorities of the two States.

Article 6. The administrative arrangements for the application of the present Convention are set out in the Protocol of the Convention which shall form an integral part of the Convention.

Article 7. The present Convention shall be ratified in accordance with the law of each Contracting Party and shall enter into force on the sixtieth day after the day on which the instruments of ratification are exchanged. This exchange shall take place in London.

Article 8. The present Convention shall remain in force for a period of two years and shall be considered as remaining in force for every following period of two years unless it is terminated before the expiry of such a period by one of the Contracting Parties giving three months’ written notice of termination to the other.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE in duplicate at Bucharest this 28th day of September 1973 in the English and Romanian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:
ABERDARE

For the Government
of the Socialist Republic
of Romania:
TH. BURGHELE

PROTOCOL

TO THE HEALTH SERVICES CONVENTION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF ROMANIA

For the application of the Health Services Convention (hereinafter referred to as "the Convention") signed today between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Socialist Republic of Romania, the two Governments have agreed that the administrative arrangements shall be as set out in the present Protocol.

Article I. The expressions used in this Protocol shall have the same meaning as in the Convention.

Article II. In order to receive health services in the other country under the Convention:

- (a) a Romanian citizen shall produce a Romanian passport valid for entry into the United Kingdom;
- (b) a United Kingdom citizen shall produce a United Kingdom passport valid for entry into the Socialist Republic of Romania, and sufficient evidence that he is ordinarily resident in the United Kingdom.

Article III. Expenses connected with the provision of health services under the terms of the Convention apart from charges normally paid by indigenous recipients of health services in the country concerned shall be borne by the competent authorities of the country which provides the health services.

Article IV. Forms, documents and correspondence connected with the Convention and the Protocol shall be prepared and drawn up in either the English or the Romanian language.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Protocol.

DONE in duplicate at Bucharest on the 28th day of September 1973 in the English and Romanian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:

ABERDARE

For the Government
of the Socialist Republic
of Romania:

TH. BURGHELE

[ROMANIAN TEXT — TEXTE ROUMAIN]

CONVENȚIE DE ASISTENȚĂ MEDICALĂ ÎNTRE GUVERNUL REGATULUI UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD ȘI GUVERNUL REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord și Guvernul Republicii Socialiste România, animate de dorința de a stabili și dezvolta relațiile de colaborare în domeniul asistenței medicale, având în vedere că:

- în conformitate cu legislația Republicii Socialiste România asigurarea asistenței medicale a cetățenilor din Republica Socialistă România este de competența Ministerului Sănătății;
- în conformitate cu legislația Serviciului Național de Sănătate Publică din Regatul Unit, asistența medicală comprehensivă pentru cetățenii Regatului Unit revine ca sarcină autorităților competente care răspund de sănătatea publică;
- potrivit principiului tratamentului egal, cetățenilor uneia din țări li se asigură pe teritoriul celeilalte țări, în conformitate cu legislația acesteia din urmă, același tratament ca și cetățenilor proprii, pentru afecțiuni ori accidente care survin pe teritoriul acelei țări.

În dorința de a aplica în practică acest principiu al reciprocității și de a proceda la aranjamente în acest sens, au convenit asupra celor ce urmează:

Articolul 1. În sensul prezentei Convenții:

a) expresia “țara” înseamnă conform contextului Republica Socialistă România sau Regatul Unit;

b) expresia “Regatul Unit” înseamnă Anglia și Tara Galilor, Scoția, Irlanda de Nord și Insula Man;

c) expresia “autoritate competentă” înseamnă:

I pentru Republica Socialistă România — Ministerul Sănătății;

II pentru Regatul Unit — Secretarul de Stat pentru Servicii Sociale, sau Secretarul de Stat pentru Tara Galilor, sau Secretarul de Stat pentru Scoția, sau Ministerul Sănătății și Serviciilor Sociale pentru Irlanda de Nord, sau Departamentul Serviciilor de Sănătate Publică pentru Insula Man, după cum este cazul;

d) expresia “asistență medicală” înseamnă:

I pentru Republica Socialistă România: tratament și servicii spitalicești și de specialitate în serviciile de sănătate și prevederi, serviciile stomatologice și de medicină generală, serviciile farmaceutice și serviciile oftalmologice, în conformitate cu legislația în vigoare în Republica Socialistă România, conform paragrafului I art. 2;

II pentru Regatul Unit: tratament și servicii spitalicești și de specialitate în serviciile de sănătate și prevederi, serviciile stomatologice și de medicină generală, serviciile farmaceutice și serviciile oftalmologice, în conformitate cu legislația în vigoare în Regatul Unit, conform paragrafului II art. 2;

e) prin “cetățean român” se înțelege persoana, care are domiciliul stabil în Republica Socialistă România, căreia i-a fost eliberat un pașaport al Republicii Socialiste România, valabil pentru intrarea în Marea Britanie;

f) prin cetățean al Regatului Unit se înțelege persoana care are domiciliul stabil în Regatul Unit, căreia i-a fost eliberat un pașaport al Regatului Unit, valabil pentru a intra pe teritoriul Republicii Socialiste România.

Articolul 2. 1) În Republica Socialistă România asistența medicală va fi asigurată, pentru cetățenii Regatului Unit, de unitățile sanitare în aceleași condiții ca și pentru cetățenii români salariați, potrivit reglementărilor în vigoare în Republica Socialistă România în perioada de valabilitate a prezentei Convenții;

2) În Regatul Unit, asistența medicală va fi asigurată cetățenilor români în aceleași condiții ca și cetățenilor Regatului Unit, potrivit reglementărilor în vigoare în Regatul Unit în perioada valabilității prezentei Convenții.

Articolul 3. Prezenta Convenție nu se va aplica cetățenilor uneia din țări care se deplasează pe teritoriul celeilalte cu scopul expres de a beneficia de prevederile prezentei Convenții.

Articolul 4. Autoritățile competente:

- a) își vor comunica una alteia orice informații sau măsuri luate pentru aplicarea prezentei Convenții;
- b) își vor transmite cât mai curînd posibil orice modificări aduse legislației sau reglementărilor proprii care pot să afecteze în mod important natura sau scopul asistenței medicale asigurate în cadrul prezentei Convenții;
- c) își vor acorda asistență în mod reciproc în orice problemă privind aplicarea Convenției.

Articolul 5. Orice neînțelegeri legate de interpretarea sau aplicarea prezentei Convenții vor fi rezolvate prin contact direct între autoritățile competente ale celor două țări.

Articolul 6. Problemele administrative ce decurg din aplicarea prezentei Convenții sînt stabilite în Protocolul la Convenția care formează o parte integrantă a Convenției.

Articolul 7. Prezenta Convenție va fi ratificată potrivit legislației fiecărei Părți contractante și va intra în vigoare la 60 zile după data schimbului instrumentelor de ratificare.

Acest schimb se va efectua la Londra.

Articolul 8. Prezenta Convenție se încheie pentru o perioadă de doi ani și va fi considerată prelungită de fiecare dată pentru o altă perioadă de doi ani dacă nici una din părțile contractante nu o denunță în scris cu cel puțin 3 luni înainte de expirarea acestui termen.

DREPT CARE, subsemnații, împuterniciți în mod corespunzător în acest scop de guvernele lor, au semnat prezenta Convenție.

INCHEIATĂ în duplicat la București, la data de 28 septembrie 1973, în limbile engleză și română, ambele texte avînd aceeași valabilitate.

Pentru Guvernul
Regatului Unit al Marii Britanii
și Irlandei de Nord:
ABERDARE

Pentru Guvernul
Republicii Socialiste
România:
TH. BURGHELE

PROTOCOL

LA CONVENȚIA DE ASISTENȚĂ MEDICALĂ DINTRE GUVERNUL REGATULUI UNIT AL MARIII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD ȘI GUVERNUL REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

Pentru aplicarea Convenției de asistență medicală, (la care ne referim aici cu termenul de “Convenție”) semnată astăzi între Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord și Guvernul Republicii Socialiste România, cele două Guverne au fost de acord ca aranjamentele administrative să fie prezentate în prezentul protocol.

Articolul 1. Expresiile utilizate în prezentul protocol vor avea același sens ca în Convenție.

Articolul 2. Pentru a beneficia de asistența medicală în cealaltă țară conform Convenției:

- a) cetățeanul român va prezenta pașaportul român, valabil pentru intrarea în Regatul Unit;
- b) cetățeanul Regatului Unit va prezenta pașaportul britanic, valabil pentru intrarea în Republica Socialistă România și suficiente dovezi că are domiciliul în Regatul Unit.

Articolul 3. Cheltuielile legate de acordarea asistenței medicale în condițiile Convenției vor fi suportate, cu excepția taxelor normal achitate de beneficiarii asistenței medicale din țara în cauză, de către autoritățile competente ale țării care acordă asistența medicală.

Articolul 4. Formele, documentele și corespondența legate de Convenție și protocol vor fi elaborate și redactate în limbile română și engleză.

DREPT CARE, subsemnații, autorizați în mod corespunzător în acest scop de guvernele lor, au semnat prezentul Protocol.

INCHEIAT în duplicat la București la data de 28 septembrie 1973, în limbile engleză și română, ambele texte avînd aceeași valabilitate.

Pentru Guvernul
Regatului Unit al Marii Britanii
și Irlandei de Nord
ABERDARE

Pentru Guvernul
Republicii Socialiste
Romania
TH. BURGHELE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**CONVENTION¹ RELATIVE À LA SANTÉ PUBLIQUE CONCLUE ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE**

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie;

Résolus à établir et à développer des liens de coopération dans le domaine des services de santé;

Notant qu'en vertu de la législation de la République socialiste de Roumanie, il incombe au Ministère de la santé de mettre un service de santé à la disposition des ressortissants roumains;

Notant qu'en vertu de la législation du Royaume-Uni applicable à l'Office national de la santé il incombe aux autorités responsables dans ce domaine de mettre un service général de santé à la disposition de la population du Royaume-Uni;

Affirmant le principe de l'égalité de traitement, principe selon lequel les ressortissants de l'un des deux Etats devraient être assurés par la législation sur les services de santé de l'autre Etat de pouvoir bénéficier, en cas de maladie ou d'accident survenant dans cet autre Etat, du même traitement que les ressortissants de celui-ci;

Désireux de traduire ce principe de réciprocité dans la pratique et de prendre des dispositions à cette fin;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Aux fins de la présente Convention,

a) Le terme «Etat» désigne, selon le contexte, la République socialiste de Roumanie ou le Royaume-Uni;

b) Le nom «Royaume-Uni» désigne l'Angleterre et le pays de Galles, l'Ecosse, l'Irlande du Nord et l'île de Man;

c) L'expression «autorité compétente» désigne :

- i) S'agissant de la République socialiste de Roumanie, le Ministère de la santé;
- ii) S'agissant du Royaume-Uni, le Secrétaire d'Etat aux services sociaux, le Secrétaire d'Etat pour le pays de Galles, le Secrétaire d'Etat pour l'Ecosse, le Ministre de la santé et des services sociaux pour l'Irlande du Nord, ou l'Office des services de santé de l'île de Man, selon le cas;

d) L'expression «services de santé» désigne :

- i) S'agissant de la République socialiste de Roumanie, les soins hospitaliers et les traitements de spécialistes, les services de santé et de protection sociale, les soins médicaux, dentaires et ophtalmologiques généraux et les services de pharmacie prévus par la législation en vigueur en République socialiste de Roumanie et visée au paragraphe 1 de l'article 2;
- ii) S'agissant du Royaume-Uni, les soins hospitaliers et les traitements de spécialistes, les services de santé et de protection sociale, les soins médicaux, dentaires et ophtal-

¹ Entrée en vigueur le 17 novembre 1974, soit le sixième jour qui a suivi la date d'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Londres le 18 septembre 1974, conformément à l'article 7.

mologiques généraux et les services de pharmacie prévus par la législation relative à l'Office national de la santé du Royaume-Uni et visée au paragraphe 2 de l'article 2;

e) L'expression «ressortissant roumain» désigne une personne qui réside habituellement en République socialiste de Roumanie et à laquelle un passeport roumain valable pour l'entrée au Royaume-Uni a été délivré;

f) L'expression «ressortissant du Royaume-Uni» désigne une personne qui réside habituellement au Royaume-Uni et à laquelle un passeport britannique valable pour l'entrée en Roumanie a été délivré.

Article 2. 1) En République socialiste de Roumanie, les ressortissants du Royaume-Uni auront accès aux services de santé dans les mêmes conditions que celles dont bénéficient les ressortissants roumains exerçant un emploi et conformément aux dispositions de la législation en vigueur en République socialiste de Roumanie pendant la durée d'application de la présente Convention;

2) Au Royaume-Uni, les ressortissants roumains auront accès aux services de santé dans les mêmes conditions que celles dont bénéficie la population du Royaume-Uni et conformément aux dispositions de la législation en vigueur au Royaume-Uni pendant la durée d'application de la présente Convention.

Article 3. La présente Convention ne s'appliquera pas aux ressortissants de l'un des deux Etats qui se rendent dans l'autre Etat dans le but exprès de bénéficier de la présente Convention.

Article 4. Les autorités compétentes

- a) Se communiqueront les renseignements concernant l'application de la présente Convention et les mesures prises à cette fin;
- b) Se feront connaître dès que possible toute modification intervenant dans leurs législations ou réglementations respectives et qui serait susceptible de modifier de façon appréciable la nature ou l'étendue des services de santé prévus dans le cadre de la présente Convention;
- c) Se prêteront assistance pour toute question ayant trait à l'application de la présente Convention.

Article 5. Tout différend quant à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention sera réglé par consultations directes entre les autorités compétentes des deux Etats.

Article 6. Les dispositions administratives régissant l'application de la présente Convention sont définies dans le Protocole à la Convention, qui fait partie intégrante de celle-ci.

Article 7. La présente Convention sera ratifiée conformément à la législation respective des Parties contractantes et entrera en vigueur le soixantième jour qui suivra la date d'échange des instruments de ratification. Cet échange aura lieu à Londres.

Article 8. La présente Convention entrera en vigueur pour une durée de deux ans et restera en application par périodes successives de deux ans, à moins que l'une des Parties contractantes n'y mette fin avant l'expiration d'une telle période en donnant à l'autre, trois mois à l'avance, notification écrite à cet effet.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bucarest en double exemplaire le 28 septembre 1973, en langues anglaise et roumaine, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
ABERDARE

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
de Roumanie :
TH. BURGHELE

PROTOCOLE

À LA CONVENTION RELATIVE À LA SANTÉ PUBLIQUE CONCLUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE

En vue de l'application de la Convention relative à la santé publique (ci-après dénommée «la Convention»), conclue ce jour entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie, les deux Gouvernements sont convenus d'énoncer les dispositions administratives y relatives dans le présent Protocole.

Article premier. Aux fins du présent Protocole, les expressions utilisées auront le même sens que dans la Convention.

Article II. Pour pouvoir bénéficier des services de santé de l'autre pays au titre de la Convention :

- a) Un ressortissant roumain présentera un passeport roumain valable pour l'entrée au Royaume-Uni;
- b) Un sujet britannique présentera un passeport britannique valable pour l'entrée en République socialiste de Roumanie et fournira la preuve suffisante que son lieu de résidence est au Royaume-Uni.

Article III. Les dépenses afférentes à la prestation de services de santé au titre de la Convention, à l'exception des frais incombant normalement aux bénéficiaires nationaux des services de santé, seront à la charge des autorités compétentes du pays qui fournit ces services.

Article IV. Les formules, les documents et la correspondance afférents à la Convention et au Protocole seront établis et rédigés en langue anglaise ou roumaine indifféremment.

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

FAIT à Bucarest en double exemplaire ce 28 septembre 1973, en langues anglaise et roumaine, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
ABERDARE

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
de Roumanie :
TH. BURGHELE

No. 14101

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
UNITED STATES OF AMERICA**

Exchange of notes constituting an agreement concerning mutual co-operation between the social security authorities of Great Britain and the United States of America. London, 21 August 1974

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

Échange de notes constituant un accord relatif à la coopération entre les services de sécurité sociale de Grande-Bretagne et des États-Unis d'Amérique. Londres, 21 août 1974

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING MUTUAL CO-OPERATION
BETWEEN THE SOCIAL SECURITY AUTHORITIES OF GREAT
BRITAIN AND THE UNITED STATES OF AMERICA

I

*The Chargé d'Affaires ad interim of the United States of America
to the Minister of State for Foreign and Commonwealth Affairs*

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA
LONDON

21 August 1974

No. 23

Excellency:

I have the honor to refer to the discussions which have taken place between representatives of the Social Security Administration of the United States Department of Health, Education and Welfare and of the Department of Health and Social Security of Great Britain about the provisions of the United States Social Security Act which concern the making of claims and the payment of benefits in respect of persons who are outside the United States and about the provisions of the National Insurance Acts of Great Britain which concern the determination of benefits and the continuing entitlement to benefits in respect of persons who are outside Great Britain. On the basis of these discussions, I have the honor to propose an agreement concerning mutual assistance in these matters over a trial period of twelve months in the following terms:

(a) The Department of Health and Social Security of Great Britain shall, without charge, assist the Social Security Administration of the United States Department of Health, Education and Welfare on any matter, agreed by the two Departments, relating to the determination of benefits and the continuation of entitlement to benefits as if the matter were one affecting the application of the legislation of Great Britain;

(b) The Social Security Administration of the United States Department of Health, Education and Welfare shall, without charge, assist the Department of Health and Social Security of Great Britain on any matter, agreed by the two Departments, relating to the determination of benefits and the continuation of entitlement to benefits as if the matter were one affecting the application of the legislation of the United States.

If these proposals are acceptable to the Government of the United Kingdom, this Note and Your Excellency's reply to that effect shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on a date to be agreed between the two Departments and which shall remain in force for one year.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

EARL D. SOHM
Chargé d'Affaires ad interim

¹ Came into force on 1 November 1974, the date agreed upon between the two Parties, in accordance with the provisions of the said notes.

II

*The Minister of State for Foreign and Commonwealth Affairs to the Chargé
d'Affaires ad interim of the United States of America*FOREIGN AND COMMONWEALTH OFFICE
LONDON SW1

21 August 1974

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 23 of 21 August 1974 which reads as follows:

[See note 1]

I have the honour to inform you that the foregoing proposal is acceptable to the Government of the United Kingdom who therefore agree that your note together with this reply shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on a date to be agreed between the two Departments and which shall remain in force for one year.

I have the honour to be, with high consideration, Sir,

Your obedient Servant,

DAVID ENNALS

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF À LA COOPÉRATION ENTRE LES SERVICES DE SÉCURITÉ SOCIALE DE GRANDE-BRETAGNE ET DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

I

Le Chargé d'affaires des Etats-Unis d'Amérique par intérim au Ministre d'Etat aux affaires étrangères et aux affaires du Commonwealth

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
LONDRES

Le 21 août 1974

N° 23

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux conversations qui ont eu lieu entre les représentants de l'Administration de la sécurité sociale du Département de la santé, de l'éducation et de la protection sociale des Etats-Unis et du Département de la santé et de la sécurité sociale du Royaume-Uni au sujet des dispositions de la loi relative à la sécurité sociale des Etats-Unis ayant trait aux demandes de prestations et au paiement de prestations dans le cas de particuliers qui ne résident pas aux Etats-Unis, et des dispositions des lois relatives à l'assurance nationale du Royaume-Uni ayant trait à la fixation des prestations et au maintien des droits aux prestations dans le cas de particuliers qui ne résident pas au Royaume-Uni. Sur la base de ces conversations, j'ai l'honneur de vous proposer la conclusion d'un accord d'assistance mutuelle dans ce domaine pour une période d'essai de 12 mois, selon les modalités ci-après :

a) Le Département de la santé et de la sécurité sociale du Royaume-Uni fournira une assistance, à titre gratuit, à l'Administration de la sécurité sociale du Département de la santé, de l'éducation et de la protection sociale des Etats-Unis au sujet de toute question convenue entre les deux Départements ayant trait à la fixation des prestations et au maintien des droits aux prestations, comme s'il s'agissait d'une question concernant l'application de la législation du Royaume-Uni;

b) L'Administration de la sécurité sociale du Département de la santé, de l'éducation et de la protection sociale des Etats-Unis fournira une assistance, à titre gratuit, au Département de la santé et de la sécurité sociale du Royaume-Uni au sujet de toute question convenue entre les deux Départements ayant trait à la fixation des prestations et au maintien des droits aux prestations, comme s'il s'agissait d'une question concernant l'application de la législation des Etats-Unis.

Si ces propositions rencontrent l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni, la présente note et votre note d'acceptation constitueront un accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à une date convenue par les deux Départements, et qui restera en vigueur pendant un an.

Veuillez agréer, etc.

Le Chargé d'affaires par intérim,
EARL D. SOHM

¹ Entré en vigueur le 1^{er} novembre 1974, date convenue par les deux Parties, conformément aux dispositions desdites notes.

II

*Le Ministre d'Etat aux affaires étrangères et aux affaires du Commonwealth
au Chargé d'affaires des Etats-Unis d'Amérique par intérim*

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DES AFFAIRES DU COMMONWEALTH
LONDRES, SW1

Le 21 août 1974

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° 23 du 21 août 1974 dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

Je tiens à porter à votre connaissance que la proposition ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni, qui, en conséquence, accepte que votre note et la présente réponse soient considérées comme constituant un accord entre les deux Gouvernements, lequel entrera en vigueur à la date qui sera convenue par les deux Départements et restera en vigueur pendant un an.

Veillez agréer, etc.

DAVID ENNALS

No. 14102

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
ARGENTINA**

**Exchange of notes constituting an agreement on the supply
and marketing in the Falkland Islands (Malvinas) of
Argentine petroleum-based products. Buenos Aires, 13
September 1974**

Authentic texts: English and Spanish.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
9 July 1975.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
ARGENTINE**

**Échange de notes constituant un accord relatif à la fourniture
et à la distribution dans les îles Falkland (Malvinas) de
produits argentins dérivés du pétrole. Buenos Aires, 13
septembre 1974**

Textes authentiques : anglais et espagnol.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
9 juillet 1975.*

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC ON THE SUPPLY AND MARKETING IN THE FALKLAND ISLANDS OF ARGENTINE PETROLEUM-BASED PRODUCTS

I

The British Chargé d'Affaires ad interim at Buenos Aires to the Argentine Minister for Foreign Affairs and Worship

BRITISH EMBASSY
BUENOS AIRES

13 September 1974

Your Excellency

I have the honour to refer to the recent discussions in the Special Consultative Committee referred to in paragraph (1) of the Joint Statement which was initialled by the representatives of our two Governments on 1 July 1971² and approved by them on 5 August 1971² (hereinafter referred to respectively as "the Special Consultative Committee" and "the Joint Statement"), about the supply and marketing of products of Yacimientos Petrolíferos Fiscales (hereinafter referred to as "YPF") in the Falkland Islands. Accordingly, I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland are prepared to conclude an agreement in the following terms:

(1) (a) With effect from the date of completion of the construction of the storage plant referred to in paragraph (3) of this agreement, or such earlier date as may be agreed in the Special Consultative Committee, YPF shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be responsible for the supply and marketing of the products referred to in paragraph (1) of this agreement which are consumed in the Falkland Islands.

(b) (i) The provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph shall not apply in respect of products used by the armed forces of the United Kingdom.

(ii) Such associations, corporations and other bodies as may from time to time be agreed in the Special Consultative Committee may obtain gas-oil either from YPF or from any other source.

(iii) If and for so long as YPF are unable to supply the Islands' needs in respect of any of the products referred to in paragraph (1) of this agreement YPF shall not have any obligation to do so and these products may be obtained from any other source.

(2) YPF may market these products themselves or through any agent designated by them.

(3) YPF shall make the necessary arrangements for the construction of a storage plant for fuels and lubricants, including tanks, pumping equipment, pipelines and buildings, hereinafter referred to as "the storage plant", and shall supply the materials and equipment required for its construction, operation and maintenance. They may also modify the two overhead electric power lines which at present cross the site and bury them underground. They shall employ mainly personnel from the Argentine mainland, but with the participation of local personnel.

(4) The United Kingdom Government shall provide the land required for the storage plant and the building as living quarters for the personnel from the Argentine mainland who construct the storage plant. For that building and for the construction, operation and maintenance of the storage plant, the United Kingdom Government shall provide electricity and telephone lines. The United Kingdom Government shall also provide space at a quayside in Port Stanley for the unloading of materials needed for the construction of the storage plant.

¹ Came into force on 13 September 1974, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 825, p. 143.

Vol. 973, 1-14102

- (5) For the construction, equipment, operation and maintenance of the storage plant —
- (a) the United Kingdom Government shall bear the costs of providing
- (i) the necessary land for the storage plant;
 - (ii) the installation of the electricity and telephone lines, and the quayside space, referred to in paragraph (4) of this agreement;
 - (iii) the electricity consumed, and local telephone calls made, during the construction of the storage plant; and
- (b) YPF shall bear all other costs, including the costs of modifying and burying the overhead electric power lines referred to in paragraph (3) of this agreement.

(6) YPF or their representative shall station in the Falkland Islands the personnel necessary to look after the storage plant and the other installations. The composition of the operation and maintenance team shall be as agreed in the Special Consultative Committee.

(7) YPF shall be exempted from payment of docking charges in carrying out the operations referred to in paragraph (8) of this agreement. YPF shall also be exempt from payment of rates, taxes or any other charge in respect of the installations referred to in paragraph (3) of this agreement. Except where a pipeline is constructed on land which is subject to an existing right of way, the United Kingdom Government shall make the necessary arrangements so that the land on which the storage plant referred to in paragraph (3) stands is not encumbered by any rights of way.

(8) The United Kingdom Government shall take the necessary measures so that the YPF tankers may use the private East jetty without the payment of any fee or tariff, and take on drinking water at the same jetty also without any charge.

(9) It is understood that the use of the private jetty described in the previous paragraph refers to the off-loading of goods both in bulk and in drums or containers. It shall be the responsibility of YPF to maintain the necessary vigilance while the tanker unloads goods in bulk and in drums or containers, and to avoid any spillage or contamination of the waters. The United Kingdom Government shall take adequate measures to secure the suspension of all other activities on the jetty in question during the operation of unloading the goods referred to in this paragraph.

(10) The frequency with which YPF shall supply the storage plant shall be approximately every four months.

- (11) The products to be supplied by YPF shall be the following:

- Super petrol
- Kerosene
- Gas-oil
- Aero-fuels
- Lubricants
- Asphalts

(12) The prices of these products in Port Stanley shall be those in force on the Argentine mainland.

Payment may be made in Argentine or British currency. If payment is made in local currency the United Kingdom Government shall exchange it for convertible pounds sterling and pay any bank charges thereby incurred.

- (13) No duties or taxes shall be applied in the Falkland Islands on:

- (a) the materials and equipment taken into the Falkland Islands by the Argentine Government or YPF for the purpose of this agreement;
- (b) the personal effects taken into the Islands by the personnel from the Argentine mainland by virtue of the arrangements stipulated in paragraphs (3) and (6) of this agreement; or
- (c) the salaries or other emoluments paid by their Argentine employers to the personnel from the Argentine mainland.

(14) The expression "personnel from the Argentine mainland" means personnel occupied in the construction, maintenance or operation of the storage plant who come from the Argentine mainland and are in the Falkland Islands for the purposes of this agreement.

(15) No duties or taxes shall be applied in the Falkland Islands on the introduction, distribution or sale of YPF products.

(16) The Argentine Government may construct and maintain a jetty, should it deem it appropriate, for the docking of vessels supplying the storage plant.

(17) The storage plant shall cease to be operational when any of the notices referred to in paragraph (20) of this agreement has been given. In this event YPF shall remove any materials and equipment which they have provided under paragraph (3) of this agreement. Such materials and equipment shall at all times remain the property of YPF.

(18) The Special Consultative Committee shall deal with questions which might arise over the interpretation or application of this agreement.

(19) This agreement is concluded in accordance with the Joint Statement, and references to the Joint Statement in the Exchange of Notes between the two Governments dated 5 August 1971¹ (hereinafter referred to as "the Exchange of Notes") shall be deemed to include references to this agreement.

(20) This agreement shall remain in force until 31 December 1976 or until the expiry of notice given in accordance with paragraph (18) of the Joint Statement and with paragraph (2) of the Exchange of Notes. After 31 December 1976 either of the two Governments may denounce this agreement subject to six months' prior notice in writing.

If the foregoing is acceptable to the Government of the Argentine Republic I have the honour to propose that this Note, together with Your Excellency's reply in that sense shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

FRANK MAYNARD

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

II

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
BUENOS AIRES

13 de setiembre de 1974

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia en respuesta a su atenta nota del día de hoy, cuyo texto es el siguiente:

«Excelencia: Tengo el honor de referirme a las recientes conversaciones mantenidas en la Comisión Consultiva Especial mencionada en el párrafo 1 de la Declaración Conjunta que fue inicialada por los representantes de nuestros dos gobiernos en 1° de julio de 1971 y aprobada por estos el 5 de agosto de 1971 (que en adelante se denominarán «la Comisión Consultiva Especial» y «la Declaración Conjunta» respectivamente), sobre el abastecimiento y comercialización de productos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (que en adelante se denominará «Y.P.F.» en las Islas Malvinas. Al respecto, tengo el honor de informarle que el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte está dispuesto a celebrar un acuerdo en los siguientes términos:

«1. (a) A partir de la fecha de terminación de la construcción de la planta de almacenamiento mencionada en el párrafo 3 del presente acuerdo, o desde una fecha anterior que se pudiere convenir en la Comisión Consultiva Especial, Y.P.F. será responsable del abastecimiento y comercialización de los productos mencionados en el párrafo 11 del presente acuerdo que se consuman en las Islas Malvinas, con las excepciones previstas en el apartado (b) de este párrafo.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 825, p. 143.

«(b) (i) Las disposiciones del apartado (a) de este párrafo no se aplicarán con respecto a los productos que utilicen las fuerzas armadas del Reino Unido.

«(ii) Podrán obtener gasoil tanto de Y.P.F. como de cualquier otra fuente las asociaciones, sociedades, y demás entidades que periódicamente fueren autorizadas al efecto por la Comisión Consultiva Especial.

«(iii) En el caso de que Y.P.F. no pudiere cubrir las necesidades de abastecimiento de las Islas Malvinas respecto de cualquiera de los productos mencionados en el párrafo 1 del presente acuerdo, y mientras subsista esa imposibilidad, no tendrá obligación de satisfacer aquellas necesidades y dichos productos podrán obtenerse de cualquier otra fuente.

«2. Y.P.F. podrá comercializar dichos productos directamente o a través de cualquier agente que designe.

«3. Y.P.F. dispondrá lo necesario para la construcción de una planta de almacenamiento para combustibles y lubricantes, incluyendo tanques, equipo de bombeo, cañerías y edificios (que en adelante se denominará «planta de almacenamiento», y suministrará los materiales y equipos necesarios para su construcción, funcionamiento y mantenimiento. También podrá modificar las dos líneas aéreas de energía eléctrica que actualmente cruzan el predio e instalarlas en forma subterránea. Empleará principalmente personal del territorio continental argentino, pero con participación de personal local.

«4. El Gobierno del Reino Unido proporcionará el terreno necesario para la planta de almacenamiento y un edificio para alojamiento del personal del territorio continental argentino ocupado en la construcción. Para dicho edificio y para la construcción, funcionamiento y mantenimiento de la planta de almacenamiento, el Gobierno del Reino Unido proporcionará líneas de electricidad y telefónicas. El Gobierno del Reino Unido también proporcionará un espacio próximo al muelle de Puerto Stanley para la descarga de los materiales necesarios para la construcción de la planta de almacenamiento.

«5. Para la construcción, equipamiento, funcionamiento y mantenimiento de la planta de almacenamiento:

«(a) El Gobierno del Reino Unido se hará cargo de los gastos correspondientes al suministro de:

« (i) El terreno necesario para la planta de almacenamiento;

« (ii) La instalación de líneas de electricidad y telefónicas, y el espacio próximo al muelle mencionados en el párrafo 4 del presente acuerdo;

«(iii) El consumo de electricidad y las llamadas telefónicas locales, efectuados durante la construcción de la planta de almacenamiento; y

«(b) Y.P.F. se hará cargo de todos los demás gastos, incluyendo los de modificación e instalación subterránea de las líneas aéreas de energía eléctrica mencionadas en el párrafo del presente acuerdo.

«6. Y.P.F. o su representante destinará a las Islas Malvinas el personal necesario para atender la planta de almacenamiento y demás instalaciones. El personal de operación y mantenimiento estará integrado en la forma que se convenga en la Comisión Consultiva Especial.

«7. Y.P.F. estará exento del pago de tarifas de muelle para efectuar las operaciones mencionadas en el párrafo 8 del presente acuerdo. Y.P.F. también estará exento del pago de tasas impuestos y demás gravámenes con respecto a las instalaciones mencionadas en el párrafo 3 del presente acuerdo. Excepto en el caso de que una tubería sea construida sobre un terreno afectado por una servidumbre de paso, el Gobierno del Reino Unido dispondrá lo necesario para que el terreno en el que esté situada la planta de almacenamiento mencionada en el párrafo 3 no sea afectado por ninguna servidumbre de paso.

«8. El Gobierno del Reino Unido adoptará las medidas necesarias para que los buques tanque de Y.P.F. puedan usar el muelle privado oriental sin pagar derechos ni aranceles, y abastecerse de agua potable en el mismo muelle sin cargo alguno.

«9. Queda entendido que el uso del muelle privado indicado en el párrafo anterior se refiere a la descarga de mercaderías, tanto a granel como en tambores o contenedores. Será responsabilidad de Y.P.F. mantener la vigilancia necesaria durante la descarga de mercaderías a granel, en tambores o en contenedores, y evitar cualquier derramamiento o contaminación

de las aguas. El Gobierno del Reino Unido adoptará las medidas adecuadas para asegurar la suspensión de toda otra actividad en el muelle de referencia durante la operación de descarga de las mercaderías mencionadas en este párrafo.

«10. Y.P.F. abastecerá la planta de almacenamiento cada cuatro meses aproximadamente.

«11. Los productos que suministrará Y.P.F. serán los siguientes:

- «Nafta Super
- «Kerosene
- «Gasoil
- «Nafta de Aviación
- «Lubricantes
- «Asfaltos

«12. Los precios de dichos productos en Puerto Stanley serán los mismos que rijan en el territorio continental argentino.

«El pago se podrá efectuar en moneda argentina o británica. Si el pago se efectuare en moneda local el Gobierno del Reino Unido hará el cambio a libras esterlinas y pagará cualquier gasto bancario que derive de ello.

«13. En las Islas Malvinas no se aplicarán derechos ni impuestos a:

- «(a) los materiales y equipos que introduzcan en las Islas Malvinas el Gobierno argentino o Y.P.F. para los fines del presente acuerdo;
- «(b) los efectos personales que introduzcan en las Islas Malvinas el personal del territorio continental argentino en virtud de lo estipulado en los párrafos 3 y 6 del presente acuerdo; y
- «(c) los salarios y demás emolumentos pagados por los empleadores argentinos al personal del territorio continental argentino.

«14. Se entenderá por «personal del territorio continental argentino», el personal ocupado en la construcción, mantenimiento o funcionamiento de la planta de almacenamiento, procedente del territorio continental argentino y que se encuentre en las Islas Malvinas para los fines del presente acuerdo.

«15. Estarán exentas del pago de derechos e impuestos en las Islas Malvinas la introducción, distribución y venta de productos de Y.P.F.

«16. El Gobierno argentino, si lo considerare apropiado, podrá construir y conservar un muelle para el atraque de los buques que abastezcan la planta de almacenamiento.

«17. La planta de almacenamiento cesará en su funcionamiento cuando se hubiere efectuado cualquiera de las notificaciones mencionadas en el párrafo 20 del presente acuerdo. En este caso Y.P.F. retirará los materiales y equipos proporcionados en virtud del párrafo 3 del presente acuerdo. Y.P.F. conservará la propiedad de dichos materiales y equipos en todo momento.

«18. La Comisión Consultiva Especial entenderá en las cuestiones que pudieren suscitarse respecto de la interpretación o aplicación del presente acuerdo.

«19. El presente acuerdo se celebra de conformidad con la Declaración Conjunta y se considera que el mismo queda incluido en las disposiciones del Acuerdo por Notas Reversales relativo a la Declaración Conjunta, celebrado entre ambos gobiernos con fecha 5 de agosto de 1971 (que en adelante se denominará «las Notas Reversales»).

«20. El presente acuerdo permanecerá en vigor hasta el 31 de diciembre de 1976, o hasta la fecha en que surtan efecto las notificaciones cursadas de conformidad con el párrafo 18 de la Declaración Conjunta y con el párrafo 2 de las Notas Reversales. Después del 31 de diciembre de 1976 cualquiera de los dos gobiernos podrá denunciar el presente acuerdo previa notificación por escrito con seis meses de antelación.

«Si lo que antecede es aceptable para el Gobierno de la República Argentina, tengo el honor de proponer que la presente nota junto con la respuesta de Vuestra Excelencia en ese sentido, constituyan un acuerdo entre los dos gobiernos que entrará en vigor en la fecha de su respuesta.

«Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración. *Fdo.*: FRANK MAYNARD.»

Al manifestar a Vuestra Excelencia la conformidad del Gobierno argentino con los términos de la nota precedentemente transcrita, hago propicia la oportunidad para renovar las expresiones de mi más distinguida consideración.

A. J. VIGNES

[TRANSLATION — TRADUCTION]

*The Argentine Minister for Foreign Affairs and Worship to the British
Chargé d'Affaires ad interim at Buenos Aires*

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND WORSHIP
BUENOS AIRES

13 September 1974

Sir,

I have the pleasure of addressing Your Excellency in reply to your Note of today, the text of which is as follows:

“Your Excellency. I have the honour to refer to the recent discussions in the Special Consultative Committee referred to in paragraph (1) of the Joint Statement which was initialled by the representatives of our two Governments on 1 July 1971 and approved by them on 5 August 1971 (hereinafter referred to respectively as “the Special Consultative Committee” and “the Joint Statement”), about the supply and marketing of products of Yacimientos Petrolíferos Fiscales (hereinafter referred to as “YPF”) in the Malvinas Islands. Accordingly, I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland are prepared to conclude an agreement in the following terms:

“(1) (a) With effect from the date of completion of the construction of the storage plant referred to in paragraph (3) of this agreement, or such earlier date as may be agreed in the Special Consultative Committee, YPF shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be responsible for the supply and marketing of the products referred to in paragraph (1) of this agreement which are consumed in the Malvinas Islands.

“(b) (i) The provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph shall not apply in respect of products used by the armed forces of the United Kingdom.

“(ii) Such associations, corporations and other bodies as may from time to time be agreed in the Special Consultative Committee may obtain gas-oil either from YPF or from any other source.

“(iii) If and for so long as YPF are unable to supply the Islands’ needs in respect of any of the products referred to in paragraph (1) of this agreement YPF shall not have any obligation to do so and these products may be obtained from any other source.

“(2) YPF may market these products themselves or through any agent designated by them.

“(3) YPF shall make the necessary arrangements for the construction of a storage plant for fuels and lubricants, including tanks, pumping equipment, pipelines and buildings, hereinafter referred to as “the storage plant”, and shall supply the materials and equipment required for its construction, operation and maintenance. They may also modify the two overhead electric power lines which at present cross the site and bury them underground. They shall employ mainly personnel from the Argentine mainland, but with the participation of local personnel.

“(4) The United Kingdom Government shall provide the land required for the storage plant and the building as living quarters for the personnel from the Argentine mainland who

construct the storage plant. For that building and for the construction, operation and maintenance of the storage plant, the United Kingdom Government shall provide electricity and telephone lines. The United Kingdom Government shall also provide space at a quayside in Port Stanley for the unloading of materials needed for the construction of the storage plant.

“(5) For the construction, equipment, operation and maintenance of the storage plant —

“(a) the United Kingdom Government shall bear the costs of providing

“(i) the necessary land for the storage plant;

“(ii) the installation of the electricity and telephone lines, and the quayside space, referred to in paragraph (4) of this agreement;

“(iii) the electricity consumed, and local telephone calls made, during the construction of the storage plant; and

“(b) YPF shall bear all other costs, including the costs of modifying and burying the overhead electric power lines referred to in paragraph (3) of this agreement.

“(6) YPF or their representative shall station in the Malvinas Islands the personnel necessary to look after the storage plant and the other installations. The composition of the operation and maintenance team shall be as agreed in the Special Consultative Committee.

“(7) YPF shall be exempted from payment of docking charges in carrying out the operations referred to in paragraph (8) of this agreement. YPF shall also be exempt from payment of rates, taxes or any other charge in respect of the installations referred to in paragraph (3) of this agreement. Except where a pipeline is constructed on land which is subject to an existing right of way, the United Kingdom Government shall make the necessary arrangements so that the land on which the storage plant referred to in paragraph (3) stands is not encumbered by any rights of way.

“(8) The United Kingdom Government shall take the necessary measures so that the YPF tankers may use the private East jetty without the payment of any fee or tariff, and take on drinking water at the same jetty also without any charge.

“(9) It is understood that the use of the private jetty described in the previous paragraph refers to the off-loading of goods both in bulk and in drums or containers. It shall be the responsibility of YPF to maintain the necessary vigilance while the tanker unloads goods in bulk and in drums or containers, and to avoid any spillage or contamination of the waters. The United Kingdom Government shall take adequate measures to secure the suspension of all other activities on the jetty in question during the operation of unloading the goods referred to in this paragraph.

“(10) The frequency with which YPF shall supply the storage plant shall be approximately every four months.

“(11) The products to be supplied by YPF shall be the following:

“Super petrol

“Kerosene

“Gas-oil

“Aero-fuels

“Lubricants

“Asphalts

“(12) The prices of these products in Port Stanley shall be those in force on the Argentine mainland.

“Payment may be made in Argentine or British currency. If payment is made in local currency the United Kingdom Government shall exchange it for convertible pounds sterling and pay any bank charges thereby incurred.

“(13) No duties or taxes shall be applied in the Malvinas Islands on:

“(a) the materials and equipment taken into the Malvinas Islands by the Argentine Government or YPF for the purpose of this agreement;

“(b) the personal effects taken into the Islands by the personnel from the Argentine mainland by virtue of the arrangements stipulated in paragraphs (3) and (6) of this agreement; or

“(c) the salaries or other emoluments paid by their Argentine employers to the personnel from the Argentine mainland.

“(14) The expression “personnel from the Argentine mainland” means personnel occupied in the construction, maintenance or operation of the storage plant who come from the Argentine mainland and are in the Malvinas Islands for the purposes of this agreement.

“(15) No duties or taxes shall be applied in the Malvinas Islands on the introduction, distribution or sale of YPF products.

“(16) The Argentine Government may construct and maintain a jetty, should it deem it appropriate, for the docking of vessels supplying the storage plant.

“(17) The storage plant shall cease to be operational when any of the notices referred to in paragraph (20) of this agreement has been given. In this event YPF shall remove any materials and equipment which they have provided under paragraph (3) of this agreement. Such materials and equipment shall at all times remain the property of YPF.

“(18) The Special Consultative Committee shall deal with questions which might arise over the interpretation or application of this agreement.

“(19) This agreement is concluded in accordance with the Joint Statement, and references to the Joint Statement in the Exchange of Notes between the two Governments dated 5 August 1971 (hereinafter referred to as “the Exchange of Notes”) shall be deemed to include references to this agreement.

“(20) This agreement shall remain in force until 31 December 1976 or until the expiry of notice given in accordance with paragraph (18) of the Joint Statement and with paragraph (2) of the Exchange of Notes. After 31 December 1976 either of the two Governments may denounce this agreement subject to six months' prior notice in writing.

“If the foregoing is acceptable to the Government of the Argentine Republic I have the honour to propose that this Note, together with Your Excellency's reply in that sense shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

“I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration. FRANK MAYNARD.”

In conveying to Your Excellency the Argentine Government's agreement to the terms of the foregoing Note, I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

A. J. VIGNES

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE RELATIF À LA FOURNITURE ET À LA DISTRIBUTION DANS LES ÎLES FALKLAND DE PRODUITS ARGENTINS DÉRIVÉS DU PÉTROLE

I

Le Chargé d'affaires par intérim du Royaume-Uni à Buenos Aires au Ministre des affaires étrangères et des cultes de la République argentine

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI
BUENOS AIRES

Le 13 septembre 1974

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux récents débats du Comité consultatif spécial mentionné au paragraphe 1 de la Déclaration commune paraphée par les représentants de nos deux Gouvernements le 1^{er} juillet 1971² et approuvée par eux le 5 août 1971² (ci-après appelés respectivement «le Comité consultatif spécial» et «la Déclaration commune»), touchant la fourniture et la distribution dans les îles Falkland des produits de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (ci-après désigné par le sigle «YPF»). A cet égard, je suis chargé de vous faire savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est disposé à conclure un accord dans les termes suivants :

1) a) A partir de la date de l'achèvement de la construction des installations de stockage mentionnées au paragraphe 3 du présent Accord, ou de toute date antérieure dont pourrait convenir le Comité consultatif spécial, YPF sera, sous réserve des dispositions de l'alinéa b du présent paragraphe, chargé de la fourniture et de la distribution des produits visés au paragraphe 11 du présent Accord et consommés dans les îles Falkland.

b) i) Les dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe ne s'appliqueront pas aux produits utilisés par les forces armées du Royaume-Uni.

ii) Les associations, sociétés et autres organismes qui en recevront périodiquement l'autorisation du Comité consultatif spécial pourront se procurer du gasoil soit auprès de YPF soit auprès de toute autre source.

iii) Si et aussi longtemps que YPF n'est pas en mesure d'assurer le ravitaillement des îles Falkland en l'un quelconque des produits visés au paragraphe 1 du présent Accord, YPF n'aura aucune obligation de le faire et ces produits pourront être obtenus d'une autre source quelconque.

2) YPF pourra distribuer ces produits lui-même ou par l'intermédiaire de tout agent désigné par lui.

3) YPF prendra les dispositions nécessaires pour la construction d'installations de stockage de combustibles et lubrifiants — citernes, stations de pompage, oléoducs et bâtiments — ci-après dénommées «installations de stockage» et fournira le matériel et l'équipement nécessaires à leur construction, leur fonctionnement et leur entretien. Il pourra également remplacer par des câbles souterrains les deux lignes aériennes de haute tension qui traversent à présent le terrain. Il emploiera principalement du personnel d'Argentine continentale, mais fera également appel à du personnel local.

¹ Entré en vigueur le 13 septembre 1974, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 825, p. 143.

4) Le Gouvernement du Royaume-Uni fournira le terrain nécessaire pour les installations de stockage et un bâtiment pour loger le personnel d'Argentine continentale affecté aux travaux de construction. Il fournira les lignes de haute tension et les lignes téléphoniques pour ce bâtiment et pour la construction, le fonctionnement et l'entretien des installations de stockage. Le Gouvernement du Royaume-Uni fournira également une place à quai à Port Stanley pour le déchargement du matériel nécessaire à la construction des installations de stockage.

5) En ce qui concerne la construction, l'équipement, le fonctionnement et l'entretien des installations de stockage :

- a) Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra à sa charge le coût :
 - i) du terrain nécessaire pour les installations de stockage;
 - ii) de l'installation des lignes de haute tension et des lignes téléphoniques, et de la place à quai mentionnée au paragraphe 4 du présent Accord;
 - iii) de l'électricité consommée et des appels téléphoniques locaux effectués durant la construction des installations de stockage;
- b) YPF prendra à sa charge toutes les autres dépenses, y compris le coût de la transformation en lignes souterraines des lignes aériennes de haute tension visées au paragraphe 3 du présent Accord.

6) YPF ou son représentant enverra aux îles Falkland le personnel nécessaire pour les installations de stockage et autres installations. Le Comité consultatif spécial fixera la composition des équipes chargées du fonctionnement et de l'entretien.

7) YPF sera exempté des droits de quai pour les opérations visées au paragraphe 8 du présent Accord, ainsi que de tous taxes, impôts et autres droits sur les installations visées au paragraphe 3 du présent Accord. Sauf au cas où un oléoduc traverserait un terrain frappé d'une servitude de passage, le Gouvernement du Royaume-Uni prendra toutes les dispositions nécessaires pour affranchir d'une telle servitude le terrain sur lequel seront construites les installations de stockage visées au paragraphe 3.

8) Le Gouvernement du Royaume-Uni fera le nécessaire pour que les navires-citernes de YPF puissent utiliser le quai privé EST sans acquitter de droits de quai ou de douane, et s'approvisionner gratuitement en eau potable au même quai.

9) Il est entendu que le quai mentionné au paragraphe précédent servira au déchargement des marchandises aussi bien en vrac qu'en barils ou en conteneurs. Il appartiendra à YPF de surveiller le déchargement de façon à éviter tout écoulement et toute pollution des eaux. Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra les mesures nécessaires pour assurer la suspension de toute autre activité sur le quai durant le déchargement des marchandises visées au présent paragraphe.

10) YPF approvisionnera les installations de stockage tous les quatre mois environ.

11) YPF fournira les produits suivants :

- Supercarburant
- Kérosène
- Gasoil
- Essence avion
- Lubrifiants
- Asphaltes

12) Les prix de ces produits à Port Stanley seront ceux pratiqués en Argentine continentale. Le paiement pourra être effectué en monnaie argentine ou britannique. Si le paiement s'effectue en monnaie locale, le Gouvernement du Royaume-Uni fera la conversion en livres sterling et prendra à sa charge les frais bancaires de l'opération.

13) Aucun droit ou impôt ne sera prélevé aux îles Falkland sur :

- a) Le matériel et l'équipement introduits par le Gouvernement argentin ou YPF aux fins du présent Accord;
- b) Les effets personnels apportés par le personnel d'Argentine continentale en vertu des dispositions des paragraphes 3 et 6 du présent Accord;
- c) Les traitements et autres émoluments versés par les employeurs argentins au personnel d'Argentine continentale.

14) L'expression «personnel d'Argentine continentale» désigne le personnel affecté à la construction, à l'entretien ou au fonctionnement des installations de stockage, venu d'Argentine continentale et se trouvant dans les îles Falkland aux fins du présent Accord.

15) Aucun droit ou impôt ne sera appliqué aux îles Falkland sur l'introduction, la distribution ou la vente des produits YPF.

16) Le Gouvernement argentin peut, s'il le juge utile, construire et entretenir un quai pour l'accostage des navires qui alimentent les installations de stockage.

17) Les installations de stockage cesseront de fonctionner dès réception du préavis prévu au paragraphe 20 du présent Accord. Dans ce cas, YPF retirera tout le matériel et l'équipement fournis par lui au titre du paragraphe 3 du présent Accord. YPF conservera à tout moment la propriété de ce matériel et de cet équipement.

18) Le Comité consultatif spécial examinera les questions que pourrait soulever l'interprétation ou l'application du présent Accord.

19) Le présent Accord est conclu conformément à la Déclaration commune et toute référence à la Déclaration commune figurant dans l'Echange de notes entre les deux Gouvernements, en date du 5 août 1971¹ (ci-après appelé «l'Echange de notes»), sera considérée comme s'appliquant également au présent Accord.

20) Le présent Accord restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1976 ou jusqu'à l'expiration d'un préavis donné conformément au paragraphe 18 de la Déclaration commune et au paragraphe 2 de l'Echange de notes. Après le 31 décembre 1976, l'un ou l'autre Gouvernement pourra dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis écrit de six mois.

Si les dispositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République argentine, je propose que la présente note et la réponse confirmative de Votre Excellence constituent un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, etc.

FRANK MAYNARD

II

Le Ministre des affaires étrangères et des cultes de la République argentine au Chargé d'affaires par intérim du Royaume-Uni à Buenos Aires

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DES CULTES
BUENOS AIRES

Le 13 septembre 1974

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, dont le texte est le suivant :

«Monsieur le Ministre, J'ai l'honneur de me référer aux récents débats du Comité consultatif spécial mentionné au paragraphe 1 de la Déclaration commune paraphée par les représentants de nos deux Gouvernements le 1^{er} juillet 1971 et approuvée par eux le 5 août 1971 (ci-après appelés respectivement «le Comité consultatif spécial» et «la Déclaration commune»), touchant la fourniture et la distribution dans les îles Malvinas des produits de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (ci-après désigné par le sigle «YPF»). A cet égard, je suis chargé de vous faire savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est disposé à conclure un accord dans les termes suivants :

«1) a) A partir de la date de l'achèvement de la construction des installations de stockage mentionnées au paragraphe 3 du présent Accord, ou de toute date antérieure dont pourrait convenir le Comité consultatif spécial, YPF sera, sous réserve des dispositions de l'alinéa b

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 825, p. 143.

du présent paragraphe, chargé de la fourniture et de la distribution des produits visés au paragraphe 11 du présent Accord et consommés dans les îles Malvinas.

«b) i) Les dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe ne s'appliqueront pas aux produits utilisés par les forces armées du Royaume-Uni.

«ii) Les associations, sociétés et autres organismes qui en recevront périodiquement l'autorisation du Comité consultatif spécial pourront se procurer du gasoil soit auprès de YPF soit auprès de toute autre source.

«iii) Si et aussi longtemps que YPF n'est pas en mesure d'assurer le ravitaillement des îles Malvinas en l'un quelconque des produits visés au paragraphe 1 du présent Accord, YPF n'aura aucune obligation de le faire et ces produits pourront être obtenus d'une autre source quelconque.

«2) YPF pourra distribuer ces produits lui-même ou par l'intermédiaire de tout agent désigné par lui.

«3) YPF prendra les dispositions nécessaires pour la construction d'installations de stockage de combustibles et lubrifiants — citernes, stations de pompage, oléoducs et bâtiments — ci-après dénommées «installations de stockage» et fournira le matériel et l'équipement nécessaires à leur construction, leur fonctionnement et leur entretien. Il pourra également remplacer par des câbles souterrains les deux lignes aériennes de haute tension qui traversent à présent le terrain. Il emploiera principalement du personnel d'Argentine continentale, mais fera également appel à du personnel local.

«4) Le Gouvernement du Royaume-Uni fournira le terrain nécessaire pour les installations de stockage et un bâtiment pour loger le personnel d'Argentine continentale affecté aux travaux de construction. Il fournira les lignes de haute tension et les lignes téléphoniques pour ce bâtiment et pour la construction, le fonctionnement et l'entretien des installations de stockage. Le Gouvernement du Royaume-Uni fournira également une place à quai à Port Stanley pour le déchargement du matériel nécessaire à la construction des installations de stockage.

«5) En ce qui concerne la construction, l'équipement, le fonctionnement et l'entretien des installations de stockage :

«a) Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra à sa charge le coût :

« i) du terrain nécessaire pour les installations de stockage;

« ii) de l'installation des lignes de haute tension et des lignes téléphoniques, et de la place à quai mentionnée au paragraphe 4 du présent Accord;

«iii) de l'électricité consommée et des appels téléphoniques locaux effectués durant la construction des installations de stockage;

«b) YPF prendra à sa charge toutes les autres dépenses, y compris le coût de la transformation en lignes souterraines des lignes aériennes de haute tension visées au paragraphe 3 du présent Accord.

«6) YPF ou son représentant enverra aux îles Malvinas le personnel nécessaire pour les installations de stockage et autres installations. Le Comité consultatif spécial fixera la composition des équipes chargées du fonctionnement et de l'entretien.

«7) YPF sera exempté des droits de quai pour les opérations visées au paragraphe 8 du présent Accord, ainsi que de tous taxes, impôts et autres droits sur les installations visées au paragraphe 3 du présent Accord. Sauf au cas où un oléoduc traverserait un terrain frappé d'une servitude de passage, le Gouvernement du Royaume-Uni prendra toutes les dispositions nécessaires pour affranchir d'une telle servitude le terrain sur lequel seront construites les installations de stockage visées au paragraphe 3.

«8) Le Gouvernement du Royaume-Uni fera le nécessaire pour que les navires-citernes de YPF puissent utiliser le quai privé EST sans acquitter de droits de quai ou de douane, et s'approvisionner gratuitement en eau potable au même quai.

«9) Il est entendu que le quai mentionné au paragraphe précédent servira au déchargement des marchandises aussi bien en vrac qu'en barils ou en conteneurs. Il appartiendra à YPF de surveiller le déchargement de façon à éviter tout écoulement et toute pollution des eaux. Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra les mesures nécessaires pour assurer la suspension

de toute autre activité sur le quai durant le déchargement des marchandises visées au présent paragraphe.

«10) YPF approvisionnera les installations de stockage tous les quatre mois environ.

«11) YPF fournira les produits suivants :

- «Supercarburant
- «Kérosène
- «Gasoil
- «Essence avion
- «Lubrifiants
- «Asphaltes

«12) Les prix de ces produits à Port Stanley seront ceux pratiqués en Argentine continentale. Le paiement pourra être effectué en monnaie argentine ou britannique. Si le paiement s'effectue en monnaie locale, le Gouvernement du Royaume-Uni fera la conversion en livres sterling et prendra à sa charge les frais bancaires de l'opération.

«13) Aucun droit ou impôt ne sera prélevé aux îles Malvinas sur :

- «a) Le matériel et l'équipement introduits par le Gouvernement argentin ou YPF aux fins du présent Accord;
- «b) Les effets personnels apportés par le personnel d'Argentine continentale en vertu des dispositions des paragraphes 3 et 6 du présent Accord;
- «c) Les traitements et autres émoluments versés par les employeurs argentins au personnel d'Argentine continentale.

«14) L'expression «personnel d'Argentine continentale» désigne le personnel affecté à la construction, à l'entretien ou au fonctionnement des installations de stockage, venu d'Argentine continentale et se trouvant dans les îles Malvinas aux fins du présent Accord.

«15) Aucun droit ou impôt ne sera appliqué aux îles Malvinas sur l'introduction, la distribution ou la vente des produits YPF.

«16) Le Gouvernement argentin peut, s'il le juge utile, construire et entretenir un quai pour l'accostage des navires qui alimentent les installations de stockage.

«17) Les installations de stockage cesseront de fonctionner dès réception du préavis prévu au paragraphe 20 du présent Accord. Dans ce cas, YPF retirera tout le matériel et l'équipement fournis par lui au titre du paragraphe 3 du présent Accord. YPF conservera à tout moment la propriété de ce matériel et de cet équipement.

«18) Le Comité consultatif spécial examinera les questions que pourrait soulever l'interprétation ou l'application du présent Accord.

«19) Le présent Accord est conclu conformément à la Déclaration commune et toute référence à la Déclaration commune figurant dans l'Echange de notes entre les deux Gouvernements, en date du 5 août 1971¹ (ci-après appelé «l'Echange de notes»), sera considérée comme s'appliquant également au présent Accord.

«20) Le présent Accord restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1976 ou jusqu'à l'expiration d'un préavis donné conformément au paragraphe 18 de la Déclaration commune et au paragraphe 2 de l'Echange de notes. Après le 31 décembre 1976, l'un ou l'autre Gouvernement pourra dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis écrit de six mois.

«Si les dispositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République argentine, je propose que la présente note et la réponse confirmative de Votre Excellence constituent un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

«Veuillez agréer, etc. FRANK MAYNARD»

J'ai le plaisir de vous faire savoir que le Gouvernement argentin donne son agrément aux dispositions figurant dans la note reproduite ci-dessus, et je vous prie d'agréer, etc.

A. J. VIGNES

No. 14103

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
ARGENTINA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning the
facilitation of trade and the carriage of goods between
the Falkland Islands (Malvinas) and the Argentine
mainland. Buenos Aires, 13 September 1974**

Authentic texts: English and Spanish.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
9 July 1975.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
ARGENTINE**

**Échange de notes constituant un accord tendant à faciliter
le commerce et le transport de marchandises entre les
îles Falkland (Malvinas) et le territoire continental
argentin. Buenos Aires, 13 septembre 1974**

Textes authentiques : anglais et espagnol.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
9 juillet 1975.*

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRIT-
AIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE
ARGENTINE REPUBLIC CONCERNING THE FACILITATION OF
TRADE AND THE CARRIAGE OF GOODS BETWEEN THE FALK-
LAND ISLANDS AND THE ARGENTINE MAINLAND

I

*The British Chargé d'Affaires ad interim at Buenos Aires to the Argentine
Minister of Foreign Affairs and Worship*

BRITISH EMBASSY
BUENOS AIRES

13 September 1974

Your Excellency,

I have the honour to refer to paragraph (12) of the Joint Statement which was initialled by the representatives of our two Governments on 1 July 1971,² and approved by them on 5 August 1971² (hereinafter referred to as "the Joint Statement"), and to discussions, held in the Special Consultative Committee (referred to in paragraph (1) of the Joint Statement and hereinafter referred to as "the Special Consultative Committee") about measures to facilitate trade between the Falkland Islands and the Argentine mainland and to permit a greater ease of commercial transactions. Accordingly, I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland are prepared to conclude an agreement in the following terms:

(1) The United Kingdom Government and the Argentine Government shall take appropriate measures to facilitate trade and the carriage of goods between the Falkland Islands and the Argentine mainland.

(2) The Special Consultative Committee shall deal with questions which might arise over the interpretation or application of this agreement.

(3) This agreement is concluded in accordance with the Joint Statement, and references to the Joint Statement in the Exchange of Notes between the two Governments dated 5 August 1971² (hereinafter referred to as "the Exchange of Notes") shall be deemed to include references to this agreement.

(4) This agreement shall remain in force until 31 December 1976, or until the expiration of notices given in accordance with paragraph (18) of the Joint Statement and with paragraph (2) of the Exchange of Notes. After 31 December 1976 either of the two Governments may denounce this agreement subject to six months' prior notice in writing.

If the foregoing is acceptable to the Government of the Argentine Republic, I have the honour to propose that this Note together with Your Excellency's reply in that sense shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

FRANK MAYNARD

¹ Came into force on 13 September 1974, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 825, p. 143.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

II

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
BUENOS AIRES

13 de setiembre de 1974

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia en respuesta a su atenta nota del día de hoy, cuyo texto es el siguiente:

«Excelencia: Tengo el honor de referirme al párrafo 12 de la Declaración Conjunta que fue inicialada por los representantes de nuestros dos gobiernos el 1º de julio de 1971 y aprobada por estos el 5 de agosto de 1971 (que en adelante se denominará «la Declaración Conjunta»), y a las conversaciones mantenidas en la Comisión Consultiva Especial (mencionada en el párrafo 1 de la Declaración Conjunta y que en adelante se denominará «la Comisión Consultiva Especial») sobre medidas para facilitar el comercio entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales. Al respecto, tengo el honor de informarle que el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte está dispuesto a celebrar un acuerdo en los siguientes términos:

«1. El Gobierno del Reino Unido y el Gobierno argentino adoptarán las medidas apropiadas para facilitar el comercio y el transporte de mercaderías entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino.

«2. La Comisión Consultiva Especial entenderá en las cuestiones que pudieren suscitarse respecto de la interpretación o la aplicación del presente acuerdo.

«3. El presente acuerdo se celebra de conformidad con la Declaración Conjunta y se considera que el mismo queda incluido en las disposiciones del Acuerdo por Notas Reversales relativo a la Declaración Conjunta, celebrado entre ambos gobiernos con fecha 5 de agosto de 1971 (que en adelante se denominará «las Notas Reversales»).

«4. El presente acuerdo permanecerá en vigor hasta el 31 de diciembre de 1976, o hasta la fecha en que surtan efecto las notificaciones cursadas de conformidad con el párrafo 18 de la Declaración Conjunta y con el párrafo 2 de las Notas Reversales. Después del 31 de diciembre de 1976 cualquiera de los dos gobiernos podrá denunciar el presente acuerdo previa notificación por escrito con seis meses de antelación.

«Si lo que antecede es aceptable para el Gobierno de la República Argentina, tengo el honor de proponer que la presente nota junto con la respuesta de Vuestra Excelencia en ese sentido constituyan un acuerdo entre los dos gobiernos que entrará en vigor en la fecha de su respuesta.

«Aprovecho la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración. *Fdo.:* FRANK MAYNARD.»

Al manifestar a Vuestra Excelencia la conformidad del Gobierno argentino con los términos de la nota precedentemente transcrita, hago propicia la oportunidad para renovar las expresiones de mi más distinguida consideración.

A. J. VIGNES

[TRANSLATION — TRADUCTION]

*The Argentine Minister for Foreign Affairs and Worship to the British
Chargé d'Affaires ad interim at Buenos Aires*MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND WORSHIP
BUENOS AIRES

13 September, 1974

Sir,

I have the pleasure of addressing Your Excellency in reply to your Note of today, the text of which is as follows:

“13 September 1974

“Your Excellency, I have the honour to refer to paragraph (12) of the Joint Statement which was initialled by the representatives of our two Governments on 1 July 1971, and approved by them on 5 August 1971 (hereinafter referred to as “the Joint Statement”), and to discussions, held in the Special Consultative Committee (referred to in paragraph (1) of the Joint Statement and hereinafter referred to as “the Special Consultative Committee”) about measures to facilitate trade between the Malvinas Islands and the Argentine mainland and to permit a greater ease of commercial transactions. Accordingly, I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland are prepared to conclude an agreement in the following terms:

“(1) The United Kingdom Government and the Argentine Government shall take appropriate measures to facilitate trade and the carriage of goods between the Malvinas Islands and the Argentine mainland.

“(2) The Special Consultative Committee shall deal with questions which might arise over the interpretation or application of this agreement.

“(3) This agreement is concluded in accordance with the Joint Statement, and references to the Joint Statement in the Exchange of Notes between the two Governments dated 5 August 1971 (hereinafter referred to as “the Exchange of Notes”) shall be deemed to include references to this agreement.

“(4) This agreement shall remain in force until 31 December 1976, or until the expiration of notices given in accordance with paragraph (18) of the Joint Statement and with paragraph (2) of the Exchange of Notes. After 31 December 1976 either of the two Governments may denounce this agreement subject to six months' prior notice in writing.

“If the foregoing is acceptable to the Government of the Argentine Republic, I have the honour to propose that this Note together with Your Excellency's reply in that sense shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

“I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration. FRANK MAYNARD”

In conveying to Your Excellency the Argentine Government's agreement to the terms of the foregoing Note, I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

A. J. VIGNES

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE TENDANT À FACILITER LE COMMERCE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE LES ÎLES FALKLAND ET LE TERRITOIRE CONTINENTAL ARGENTIN

I

Le Chargé d'affaires par intérim du Royaume-Uni à Buenos Aires au Ministre des affaires étrangères et des cultes de la République argentine

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI
BUENOS AIRES

Le 13 septembre 1974

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer au paragraphe 12 de la Déclaration commune, paraphée par les représentants de nos deux Gouvernements le 1^{er} juillet 1971² et approuvée par eux le 5 août 1971² (ci-après appelée «la Déclaration commune»), et aux entretiens qui ont eu lieu dans le cadre du Comité consultatif spécial (visé au premier paragraphe de la Déclaration commune et ci-après appelé «le Comité consultatif spécial»), concernant des mesures de nature à faciliter le commerce entre les îles Falkland et l'Argentine continentale et à permettre un meilleur déroulement des opérations commerciales. A cet égard, je suis chargé de vous faire savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est disposé à conclure un accord dans les termes suivants :

1) Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de la République argentine prendront les mesures appropriées pour faciliter le commerce et le transport de marchandises entre les îles Falkland et l'Argentine continentale.

2) Le Comité consultatif spécial examinera les questions que pourrait soulever l'interprétation ou l'application du présent Accord.

3) Le présent Accord est conclu conformément à la Déclaration commune et toute référence à la Déclaration commune figurant dans l'Echange de notes entre les deux Gouvernements en date du 5 août 1971² (ci-après appelé «l'Echange de notes») sera considérée comme s'appliquant également au présent Accord.

4) Le présent Accord restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1976, ou jusqu'à l'expiration d'un préavis donné conformément au paragraphe 18 de la Déclaration commune et du paragraphe 2 de l'Echange de notes. Après le 31 décembre 1976, l'un ou l'autre Gouvernement pourra dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis écrit de six mois.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République argentine, je propose que la présente note et la réponse confirmative de Votre Excellence constituent un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, etc.

FRANK MAYNARD

¹ Entré en vigueur le 13 septembre 1974, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 825, p. 143.

II

Le Ministre des affaires étrangères et des cultes de la République argentine au Chargé d'affaires par intérim du Royaume-Uni à Buenos Aires

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DES CULTES
BUENOS AIRES

Le 13 septembre 1974

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, dont le texte est le suivant :

«Monsieur le Ministre, J'ai l'honneur de me référer au paragraphe 12 de la Déclaration commune, paraphée par les représentants de nos deux Gouvernements le 1^{er} juillet 1971 et approuvée par eux le 5 août 1971 (ci-après appelée «la Déclaration commune»), et aux entretiens qui ont eu lieu dans le cadre du Comité consultatif spécial (visé au premier paragraphe de la Déclaration commune et ci-après appelé «le Comité consultatif spécial»), concernant des mesures de nature à faciliter le commerce entre les îles Malvinas et l'Argentine continentale et à permettre un meilleur déroulement des opérations commerciales. A cet égard, je suis chargé de vous faire savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est disposé à conclure un accord dans les termes suivants :

«1) Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de la République argentine prendront les mesures appropriées pour faciliter le commerce et le transport de marchandises entre les îles Malvinas et l'Argentine continentale.

«2) Le Comité consultatif spécial examinera les questions que pourrait soulever l'interprétation ou l'application du présent Accord.

«3) Le présent Accord est conclu conformément à la Déclaration commune et toute référence à la Déclaration commune figurant dans l'Echange de notes entre les deux Gouvernements en date du 5 août 1971 (ci-après appelé «l'Echange de notes») sera considérée comme s'appliquant également au présent Accord.

«4) Le présent Accord restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1976, ou jusqu'à l'expiration d'un préavis donné conformément au paragraphe 18 de la Déclaration commune et du paragraphe 2 de l'Echange de notes. Après le 31 décembre 1976, l'un ou l'autre Gouvernement pourra dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis écrit de six mois.

«Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République argentine, je propose que la présente note et la réponse confirmative de Votre Excellence constituent un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

«Veuillez agréer, etc. FRANK MAYNARD»

J'ai le plaisir de vous faire savoir que le Gouvernement argentin donne son agrément aux dispositions figurant dans la note reproduite ci-dessus, et je vous prie d'agréer, etc.

A. J. VIGNES

No. 14104

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
BURMA**

**Agreement concerning public officers' pensions. Signed at
Rangoon on 20 September 1974**

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
9 July 1975.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
BIRMANIE**

**Accord relatif aux pensions des fonctionnaires. Signé à
Rangoon le 20 septembre 1974**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
9 juillet 1975.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF THE UNION OF BURMA CONCERNING PUBLIC OFFICERS' PENSIONS

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as "the Government of the United Kingdom") and the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma (hereinafter referred to as "the Government of Burma") have agreed as follows:

Article 1. INTERPRETATION

In this Agreement, except where the context otherwise requires:

(a) "Actuary" means a Fellow of the Institute of Actuaries or of the Faculty of Actuaries in Scotland appointed by the Government of the United Kingdom or a person suitably qualified in actuarial practice appointed by the Government of Burma;

(b) "the appointed day" means the day mutually arranged between the Government of the United Kingdom and the Government of Burma;*

(c) "The Burma element" in relation to a pension means:

(i) in respect of a pension arising from death resulting from a wound, injury or disease received or contracted on duty, or a pension arising from such wound, injury or disease, being a pension awarded under the Civil Service Regulations or any Regulations or Rules amending or replacing these Regulations which results from an occurrence during relevant service, the whole cost;

(ii) in the case of any other pension, that proportion of the pension which the total pensionable emoluments enjoyed by the official during his relevant service bears to the total pensionable emoluments enjoyed by him throughout his public service;

(d) "Official" means:

(i) an officer appointed to the service of the Crown in a civil capacity by the Secretary of State for Burma or the Secretary of State for India or the Governor of Burma or the Governor General of India; or

(ii) an officer or warrant officer of the Armed Forces of Burma or India or an officer of the Indian Medical Service; or

(iii) a non-commissioned officer or other rank of the Armed Forces of Burma or India in receipt of a disability pension under the Royal Warrant; and who receives a pension in respect of service which

(aa) ended before 4 January 1948; or

(bb) terminated as a result of the Burma Independence Act 1947; or

(cc) began before 4 January 1948 and was rendered by a person who, in the opinion of the Government of the United Kingdom, was domiciled outside Asia at the time of appointment;

and who was not a citizen of Burma, India or Pakistan or a national of South Yemen on 1 April 1971 or on the date of his death if earlier;

* The appointed day is 1 November 1974.

¹ Came into force on 27 September 1974, the day following the date of the last of the written notifications by which the Parties informed each other of the completion of their domestic legislation and other necessary arrangements, in accordance with article 6.

(e) "Pension" means any pension or gratuity, or any retiring allowance or other like benefit, or any increase of pension, payable under the Regulations and Rules governing the award of pensions by the Government of Burma to or in respect of any official, or to the widow or child of any official or to his legal personal representative;

(f) "Pensionable emoluments" means the pay or salary of the official and, where pension is determined by reference to emoluments, any other emoluments taken into account in determining the pension of the official;

(g) "Regulations and Rules governing the award of pensions" means:

- (i) any Regulations and Rules in force in Burma at any time prior to 1 April 1971 and enacted prior to that date providing for pensions in respect of public service, and any law providing for such pensions enacted after that date and accepted by the Government of the United Kingdom for the purposes of this Agreement, and
- (ii) any other law, regulation, rule or administrative direction accepted by the Government of the United Kingdom and the Government of Burma for the purposes of this Agreement;

(h) "Public service" means service in a civil or military capacity under the Government of Burma or any of its predecessor Governments;

(i) "Relevant service" means public service under the Government of Burma on or after 4 January 1948;

(j) "The taxation element" means the sum accepted by the two Governments as being equivalent to the proceeds of income tax or any similar direct tax received by the Government of Burma on any sums which are reimbursable in accordance with subparagraph (1) (d) of Article 3.

Article 2. ASSUMPTION OF RESPONSIBILITY BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

As from the appointed day the Government of the United Kingdom shall assume from the Government of Burma the responsibility for the control, administration and payment of pensions which have been awarded before the appointed day and for the award, control, administration and payment of pensions which would fall to be awarded on or after the appointed day, to or in respect of officials or the widows or children or personal representatives of officials in relation to the public service of such officials.

Article 3. OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

(1) The Government of the United Kingdom undertake:

- (a) that they shall award, control, administer and pay the pensions referred to in Article 2 of this Agreement to or in respect of the persons concerned in accordance with the principles and rules contained in the Regulations and Rules governing the award of pensions, with such modifications as may be necessary in consequence of the transfer of responsibility under this Agreement, or in accordance with such other principles and rules as the Government of the United Kingdom consistently with the next following paragraph may from time to time determine;
- (b) that apart from any modifications arising from the pensions being payable out of public moneys of the United Kingdom they shall not apply to any official different provisions from those contained in the Regulations and Rules governing the award of pensions (other than any provisions, express or implied, relating to the currency and method of payment of a pension) so as to make such provisions less favourable to any beneficiary or potential beneficiary than the provisions applicable to him on the appointed day; Provided that if a beneficiary or potential beneficiary elects to have any provision applied to him, that provision shall be taken to be more favourable to him;

- (c) that if the Government of Burma should be adjudged by the order of a competent court of law having jurisdiction in Burma to be liable to pay to or in respect of an official or the widow or child or personal representative of an official any sum in respect of a pension for which the Government of the United Kingdom have assumed responsibility under this Agreement, the Government of the United Kingdom shall repay to the Government of Burma any sum paid to such person for the purpose of complying with the order of the court; but in this event the Government of the United Kingdom shall be free to reduce by corresponding sums, or totally to withhold, any payments of the same pension to or in respect of that person which would otherwise fall to be made by them under this Agreement;
- (d) that they shall reimburse the Government of Burma, in accordance with such procedures as may be mutually arranged between the two Governments, the aggregate amount, less the taxation element, of the following payments due on or after 1 April 1971, being amounts due under the Regulations and Rules governing the award of pensions, and made by the Government of Burma to or in respect of officials:
- (i) the full cost of payments representing that proportion of a pension (other than a pension awarded under the Civil Service Regulations or any Regulations or Rules amending or replacing these Regulations arising from death resulting from a wound, injury or disease received or contracted on duty, or a pension arising from a wound, injury or disease not resulting in death) or gratuity payable to or in respect of the official which accrues from public service before 4 January 1948;
 - (ii) the full cost of payments representing a pension awarded under the Civil Service Regulations or any Regulations or Rules amending or replacing these Regulations arising from death resulting from a wound, injury or disease received or contracted on duty, or a pension arising from a wound, injury or disease not resulting in death, being a wound, injury or disease received or contracted before 4 January 1948.
- (2) For the purposes of sub-paragraph (1)(d)(i) of this Article the proportion of a pension or gratuity which accrues from public service before 4 January 1948 is that proportion which the total pensionable emoluments received by the official from his public service prior to 4 January 1948 bears to his total pensionable emoluments received from all his public service.

Article 4. OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT OF BURMA

- (1) The Government of Burma undertake:
- (a) that they shall remain responsible for any instalments of pension granted to or in respect of an official or a widow or child or personal representative of an official which remains unpaid on the appointed day;
 - (b) that they shall as from the appointed day relinquish responsibility for the award, control, administration and payment of any pension to or in respect of an official or a widow or child or personal representative of an official otherwise than in accordance with the terms of this Agreement;
 - (c) that they shall pay the Government of the United Kingdom in accordance with such arrangements as may be accepted by the two Governments, in respect of any pension awarded before the appointed day to or in respect of an official or to a widow or child or personal representative of an official or which may be awarded on or after the appointed day to a widow or child of an official, a sum representing the cost, if any, of the Burma element of such pensions;
 - (d) that they shall whenever requested to do so by the Government of the United Kingdom, supply to that Government such information in connection with the op-

eration of the arrangements contained in this Agreement as may be specified in such request.

(2) Each of the sums payable under sub-paragraph (1)(c) shall be actuarially determined jointly by two actuaries, one nominated by the Government of the United Kingdom, the other nominated by the Government of Burma and shall be reduced by a sum accepted by the two Governments as representing the tax which the Government of Burma would have received in respect of the Burma element of the pensions.

Article 5. MODIFICATION OF THIS AGREEMENT

If the Government of the United Kingdom and the Government of Burma mutually decide that this Agreement should be modified in any particular case or class of cases, the foregoing provisions of this Agreement shall be applied to such case or cases with such modifications, additions or exceptions as may be necessary to give effect to such mutual decision.

Article 6. ENTRY INTO FORCE

Each of the Parties to this Agreement shall notify the other Party in writing as soon as it has completed the domestic legislation and/or other arrangements necessary to enable it to carry out the Agreement, and this Agreement shall enter into force on the day following the receipt of the later of these two notifications.

Article 7. CITATION

This Agreement may be cited as the Public Officers' Pensions (Burma) Agreement 1974.

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

DONE in Rangoon this Twentieth Day of September 1974.

For the Government
of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:

T. J. O'BRIEN

For the Government
of the Socialist Republic
of the Union of Burma:

CHIT MOUNG

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX PENSIONS DES FONCTIONNAIRES CONCLU
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-
BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE L'UNION BIRMANE

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé «le Gouvernement du Royaume-Uni») et le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane (ci-après dénommé «le Gouvernement birman») sont convenus de ce qui suit :

Article premier. INTERPRÉTATION

Dans le présent Accord, à moins que le contexte ne s'y oppose :

a) Le terme «actuaire» désigne un *Fellow of the Institute of Actuaries* ou un *Fellow of the Faculty of Actuaries* d'Ecosse, nommé par le Gouvernement du Royaume-Uni, ou une personne ayant les connaissances requises de la pratique actuarielle nommée par le Gouvernement birman;

b) L'expression «la date de référence» désigne la date convenue d'un commun accord par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement birman*;

c) L'expression «l'élément birman» appliquée à une pension désigne :

- i) Pour une pension versée pour un décès consécutif à une blessure, une lésion ou une maladie reçue ou contractée par le fonctionnaire pendant qu'il était en fonctions, ou pour une pension versée en dédommagement d'une telle blessure, lésion ou maladie quand cette pension est versée en application du Règlement de la fonction publique (*Civil Service Regulations*) ou de tout règlement ou règle amendant ou remplaçant ledit Règlement à la suite d'un événement survenu pendant que le fonctionnaire était en service en Birmanie, la totalité de la pension;
- ii) Pour toute autre pension, le pourcentage de la pension qui correspond au rapport entre l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension versés au fonctionnaire pendant son service en Birmanie et l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension versés au fonctionnaire pendant l'ensemble de sa carrière;

d) Le terme «fonctionnaire» désigne :

- i) Un officier désigné pour servir la Couronne à titre civil par le Secrétaire d'Etat pour la Birmanie ou le Secrétaire d'Etat pour l'Inde ou le Gouverneur de la Birmanie ou le Gouverneur général de l'Inde; ou
- ii) Un officier ou un adjudant des forces armées birmanes ou indiennes ou un officier du Service médical indien; ou
- iii) Un sous-officier ou un homme de troupe des forces armées birmanes ou indiennes recevant une pension d'invalidité au titre du *Royal Warrant* et bénéficiant d'une pension au titre de services :
 - aa) qui ont pris fin avant le 4 janvier 1948; ou
 - bb) qui ont pris fin à la suite de la Loi de 1947 sur l'indépendance de la Birmanie (*Burma Independence Act 1947*); ou

* La date de référence est le 1^{er} novembre 1974.

¹ Entré en vigueur le 27 septembre 1974, jour qui a suivi la date de la dernière des notifications écrites par lesquelles les Parties se sont confirmé l'accomplissement de leur législation interne et des autres mesures requises à cet effet, conformément à l'article 6.

- cc) qui ont commencé avant le 4 janvier 1948 et qui ont été rendus par une personne qui, de l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, n'était pas domiciliée en Asie au moment de sa nomination;
- et qui n'était pas un citoyen de la Birmanie, de l'Inde ou du Pakistan ni un ressortissant du Yémen du Sud au 1^{er} avril 1971 ou à la date de son décès si celle-ci est antérieure;
- e) Le terme «pension» désigne toute pension ou prime, ou toute indemnité versée lors du départ à la retraite, ou toute prestation analogue, ou toute majoration de pension, versée au titre des règles et règlements régissant l'octroi de pensions par le Gouvernement birman à tout fonctionnaire, à la veuve ou aux enfants d'un fonctionnaire, ou à son représentant légal personnel;
- f) L'expression «émoluments ouvrant droit à pension» désigne le salaire ou traitement du fonctionnaire et, quand le montant de la pension est déterminé par rapport aux émoluments, tout autre émolument dont il est tenu compte pour déterminer la pension du fonctionnaire;
- g) L'expression «règles et règlements régissant l'octroi de pensions» désigne :
- i) Toute règle et tout règlement en vigueur en Birmanie avant le 1^{er} avril 1971 ou entré en vigueur avant cette date et qui prévoit le versement de pensions pour service public et toute loi prévoyant le versement de telles pensions entrée en vigueur après cette date et acceptée par le Gouvernement du Royaume-Uni aux fins du présent Accord, et
- ii) Toute autre loi, tout règlement, toute règle ou décision administrative accepté par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement birman aux fins du présent Accord;
- h) L'expression «service public» désigne un service accompli à titre civil ou militaire pour le compte du Gouvernement birman ou de tout gouvernement antérieur;
- i) L'expression «service en Birmanie» désigne un service public accompli pour le compte du Gouvernement birman à partir du 4 janvier 1948;
- j) L'expression «l'élément d'impôt» désigne la somme reconnue par les deux Gouvernements comme étant équivalente aux recettes tirées de l'impôt sur le revenu ou de tout autre impôt direct analogue perçu par le Gouvernement birman sur toute somme remboursable conformément à l'alinéa 1 d, de l'article 3.

Article 2. ACCEPTATION DE RESPONSABILITÉ PAR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI

A partir de la date de référence, le Gouvernement du Royaume-Uni assumera les responsabilités du Gouvernement birman en ce qui concerne le contrôle, l'administration et le versement des pensions qui ont été octroyées avant ladite date et en ce qui concerne l'octroi, le contrôle, l'administration et le versement des pensions devant être octroyées après ladite date aux fonctionnaires, à leurs veuves ou à leurs enfants, ou à leurs représentants personnels pour un service public accompli par lesdits fonctionnaires.

Article 3. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI

- 1) Le Gouvernement du Royaume-Uni prend les engagements suivants :
- a) Il octroiera, contrôlera, administrera et versera les pensions visées à l'article 2 du présent Accord aux personnes intéressées, conformément aux principes et règles contenus dans les règles et règlements régissant l'octroi de pensions, modifiés suivant que de besoin par suite du transfert des responsabilités prévu par le présent Accord, ou conformément à tous autres principes et règles que le Gouvernement du Royaume-Uni pourra déterminer de temps à autre en conformité avec l'alinéa ci-après;

- b) Mis à part les modifications découlant du fait que les pensions sont payables sur les deniers publics du Royaume-Uni, il n'appliquera à aucun fonctionnaire des dispositions différentes de celles prévues dans les règles et règlements régissant l'octroi de pensions (à l'exception de toute disposition, expresse ou implicite, relative à la monnaie et au mode de versement d'une pension) si ce faisant lesdites dispositions devaient devenir moins favorables à tout bénéficiaire ou bénéficiaire potentiel que les dispositions qui lui sont applicables à la date de référence, étant entendu que si un bénéficiaire ou un bénéficiaire potentiel choisit que lui soient appliquées certaines dispositions, ces dispositions seront considérées comme lui étant plus favorables;
- c) Si le Gouvernement birman doit, par décision d'un tribunal birman compétent, verser à un fonctionnaire, à la veuve ou aux enfants d'un fonctionnaire, ou à son représentant personnel une somme quelconque au titre d'une pension dont le Gouvernement du Royaume-Uni a assumé la responsabilité en vertu du présent Accord, le Gouvernement du Royaume-Uni remboursera au Gouvernement birman toute somme versée à ladite personne en exécution de la décision du tribunal; dans ce cas, toutefois, le Gouvernement du Royaume-Uni pourra déduire la somme correspondante, ou suspendre le versement de la pension qu'il doit verser à ladite personne en vertu du présent Accord;
- d) Il remboursera au Gouvernement birman, conformément aux procédures dont les deux Gouvernements pourront convenir d'un commun accord, le montant total, moins l'élément d'impôt, des sommes suivantes, dues à partir du 1^{er} avril 1971 en vertu des règles et règlements régissant l'octroi de pensions et versées par le Gouvernement birman à un fonctionnaire :
- i) le montant total des versements représentant la part d'une pension (autre qu'une pension octroyée en vertu du Règlement de la fonction publique, ou de toute règle ou de tout règlement modifiant ou remplaçant ledit Règlement, pour un décès consécutif à une blessure, lésion ou maladie reçue ou contractée par le fonctionnaire pendant qu'il était en fonctions, ou qu'une pension versée pour une blessure, une lésion ou une maladie n'ayant pas causé la mort) ou d'une prime payable à un fonctionnaire et qui lui est due pour un service accompli avant le 4 janvier 1948;
 - ii) le montant total des versements représentant une pension octroyée en vertu du Règlement de la fonction publique, ou de toute règle ou de tout règlement modifiant ou remplaçant ledit Règlement, pour un décès consécutif à une blessure, lésion ou maladie reçue ou contractée par le fonctionnaire pendant qu'il était en fonctions, ou une pension versée pour une blessure, lésion ou maladie n'ayant pas causé la mort, si cette blessure, lésion ou maladie a été reçue ou contractée avant le 4 janvier 1948.
- 2) Aux fins de l'alinéa 1, d, i, du présent article, la part d'une pension ou d'une prime qui est due pour un service accompli avant le 4 janvier 1948 est égale au rapport entre l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension reçus par le fonctionnaire avant le 4 janvier 1948 et l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension reçus par le fonctionnaire pendant l'ensemble de sa carrière.

Article 4. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT BIRMAN

- 1) Le Gouvernement birman prend les engagements suivants :
- a) Il restera responsable de la part d'une pension accordée à un fonctionnaire, à sa veuve ou à ses enfants, ou à son représentant personnel, qui est impayée à la date de référence;
 - b) A partir de la date de référence, il n'assumera plus la responsabilité de l'octroi, du contrôle, de l'administration et du versement de toute pension à un fonctionnaire,

à sa veuve ou à ses enfants, ou à son représentant personnel qu'en vertu des dispositions du présent Accord;

- c) Il paiera au Gouvernement du Royaume-Uni, conformément aux arrangements dont les deux Gouvernements pourront décider, au titre de toute pension accordée avant la date de référence à un fonctionnaire, à sa veuve ou à ses enfants, ou à son représentant personnel, ou au titre d'une pension qui pourrait être accordée à partir de la date de référence à la veuve ou aux enfants d'un fonctionnaire, une somme représentant le montant, le cas échéant, de l'élément birman desdites pensions;
- d) Chaque fois que le Gouvernement du Royaume-Uni le lui demandera, il fournira audit Gouvernement les renseignements relatifs à l'application des arrangements contenus dans le présent Accord, suivant ce que ledit Gouvernement spécifiera dans sa demande.

2) Chacune des sommes payables en vertu de l'alinéa 1, c, sera calculée au moyen de méthodes actuarielles par deux actuaires, l'un nommé par le Gouvernement du Royaume-Uni, l'autre nommé par le Gouvernement birman, et sera diminuée d'une somme reconnue par les deux Gouvernements comme représentant l'impôt que le Gouvernement birman aurait perçu sur l'élément birman des pensions.

Article 5. MODIFICATIONS DU PRÉSENT ACCORD

Si le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement birman conviennent que le présent Accord devrait être modifié dans un cas ou un ensemble de cas particuliers, les dispositions du présent Accord seront appliquées à ce cas ou à ces cas avec les modifications, additions ou exceptions qui pourront être nécessaires pour donner effet à la décision commune.

Article 6. ENTRÉE EN VIGUEUR

Chacune des Parties au présent Accord enverra une notification écrite à l'autre Partie dès qu'elle aura achevé la procédure législative et/ou toute autre procédure qu'elle doit suivre pour pouvoir exécuter l'Accord, et le présent Accord entrera en vigueur le lendemain du jour auquel la dernière des deux notifications aura été reçue.

Article 7. DÉSIGNATION

Le présent Accord pourra être désigné sous le titre «Accord de 1974 relatif aux pensions des fonctionnaires (Birmanie)».

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

FAIT à Rangoon, le 20 septembre 1974.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

T. J. O'BRIEN

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
de l'Union birmane :

CHIT MOUNG

No. 14105

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
GAMBIA**

Exchange of notes constituting an agreement concerning cereals to be supplied by the Government of the United Kingdom to the Government of the Gambia within the framework of the Cereals Food Aid Programme of the European Economic Community. Banjul, 27 September 1974

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
GAMBIE**

Échange de notes constituant un accord relatif à la fourniture de céréales par le Gouvernement du Royaume-Uni au Gouvernement de la Gambie dans le cadre du Programme d'aide alimentaire céréalière de la Communauté économique européenne. Banjul, 27 septembre 1974

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE GAMBIA CONCERNING CEREALS TO BE SUPPLIED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM TO THE GOVERNMENT OF GAMBIA WITHIN THE FRAMEWORK OF THE CEREALS FOOD AID PROGRAMME OF THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY

I

The Acting British High Commissioner at Banjul to the Vice-President of The Gambia and Minister for Local Government and Lands

BRITISH HIGH COMMISSION
BANJUL

27 September, 1974

Your Excellency,

I have the honour to inform you that as a result of the accession of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the European Economic Community the Government of the United Kingdom has accepted an obligation to participate in the supply of cereals under the Food Aid Convention 1971.² Within the framework of the EEC Cereals Food Aid Programme for the harvest year 1972/73 it is the intention of the Government of the United Kingdom to grant the Government of the Republic of The Gambia a quantity of grain (excluding rice) not exceeding 2,000 metric tons for human consumption.

Part A. The Government of the United Kingdom declare that it is their intention to order and pay for a quantity or quantities of grain not exceeding 2,000 metric tons for use within the territory of the Government of the Republic of The Gambia from sources to be chosen by the Government of the United Kingdom, at its discretion, through an agency.

Part B. (1) The Government of the United Kingdom shall adopt the arrangements and procedures described in the following sub-paragraphs of this Note insofar as they relate to things to be done by or on behalf of that Government. The Government of the Republic of The Gambia shall adopt the arrangements and procedures so described insofar as they relate to things to be done by or on behalf of that Government.

(2) The grain shall be consigned to a consignee to be decided upon between the Government of the United Kingdom and the Government of the Republic of The Gambia, and shall be delivered, in bags, c.i.f. at the Port of Banjul as soon as all arrangements can be made. On delivery in accordance with sub-paragraph (3) hereof it shall be of sound marketable quality fit for human consumption and have a moisture content not exceeding fourteen and one half per cent. On delivery of the grain a tolerance of five per cent less than the quantity to be supplied as in sub-paragraph (1) shall be permitted.

(3) Delivery shall be effected and all risks shall pass from the Government of the United Kingdom to the Government of the Republic of The Gambia at the moment at which the grain effectively passes the ship's rail at the port of loading. With the exception of the costs of freight and insurance to the port of Banjul the Government of the Republic of The Gambia shall bear all costs subsequent to delivery of the grain at the port of loading, including any demurrage, storage, re-bagging or other cost.

¹ Came into force on 27 September 1974, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 800, p. 45.

(4) The Government of the United Kingdom shall notify the Government of the Republic of The Gambia in good time of the name of the ship in which the grain is consigned and its owners and the estimated date of arrival of the ship in the port of Banjul. The Government of the United Kingdom shall also insert in the charter party a clause requiring the master of the ship to give the Government of the Republic of The Gambia ten days approximate, and 72 hours specific, notice of the date of arrival of the ship in port.

(5) The Government of the Republic of The Gambia shall arrange and pay for transport and insurance of the grain from the port of unloading as described in sub-paragraph (3) above to a place of destination in The Gambia. The Government of the Republic of The Gambia shall nominate receiving agents in the port of loading and in the port of unloading and shall notify the Government of the United Kingdom of the name of these agents in good time.

(6) The Government of the Republic of The Gambia shall take measures to ensure that the grain supplied as aid is in addition to and not in place of commercial supplies which could otherwise be reasonably foreseen, and shall take all appropriate measures to prevent the re-export of the grain, whether received as aid or commercially, and of the by-products of first stage processing of such grain. The Government of the Republic of The Gambia shall also take measures to prevent any abnormal commercial or non-commercial export within a period of six months, as from the last delivery of the grain as aid, both of locally produced cereals of the same type as that received as aid and the products of first stage processing and the by-products from those cereals.

(7) The Government of the Republic of The Gambia shall use the grain exclusively for human consumption within its own country and may, at its discretion, distribute it free of charge on a food for work basis, particularly in the promotion of community and agricultural development projects. However, should it decide to sell the grain on its own market, the Government of the Republic of The Gambia shall ensure that prices charged are the normal domestic rate for products of comparable quality and that funds accruing from any such sale shall also be used for the aim mentioned above.

(8) The Government of the Republic of The Gambia shall furnish, on request, to the officers of the British High Commission in Banjul and other Servants or Agents of the Government of the United Kingdom, such information relating to the receipt and disposal of consignments of the grain as the Government of the United Kingdom may reasonably require to meet its obligations under the Food Aid Convention.

2. If the foregoing proposals are acceptable to the Government of the Republic of The Gambia I have the honour to propose that the present Note together with your reply in that sense shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply and which shall be known as "the United Kingdom Food Aid Grant: The Gambia Agreement 1974".

I avail myself of this opportunity to renew to you, Excellency, the assurances of my highest consideration.

M. E. J. GORE
Acting British High Commissioner

II

*The Vice-President of The Gambia and Minister for Local Government
and Lands to the Acting British High Commissioner at Banjul*

THE PRESIDENT'S OFFICE
BANJUL, THE GAMBIA

27th September, 1974

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note of 27th September 1974, which reads as follows:

[See note I]

I confirm that the proposals contained in your Note are acceptable to the Government of the Republic of The Gambia and that your Note and this reply shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of this Note and shall be known as “the United Kingdom Food Aid Grant: The Gambia Agreement 1974”.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

A. D. CAMARA
Vice-President and Minister for Local Government

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GAMBIE RELATIF À LA FOURNITURE DE CÉRÉALES PAR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI AU GOUVERNEMENT DE LA GAMBIE DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AIDE ALIMENTAIRE CÉRÉALIÈRE DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

I

*Le Haut Commissaire du Royaume-Uni par intérim à Banjul
au Vice-Président de la Gambie et Ministre des collectivités locales des terres*

HAUT COMMISSARIAT BRITANNIQUE
BANJUL

Le 27 septembre 1974

Monsieur le Vice-Président,

J'ai l'honneur de vous informer qu'à la suite de l'adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Communauté économique européenne le Gouvernement du Royaume-Uni a accepté l'obligation qui lui est faite de participer à la fourniture de céréales en application de la Convention relative à l'aide alimentaire de 1971². Dans le cadre du Programme d'aide alimentaire céréalière de la CEE applicable à la récolte de l'année 1972-73, le Gouvernement du Royaume-Uni se propose de faire don au Gouvernement de la République de Gambie d'une quantité de céréales (à l'exception du riz) ne dépassant pas 2 000 tonnes et destinée à l'alimentation humaine.

Partie A. Le Gouvernement du Royaume-Uni déclare qu'il a l'intention de commander et d'acheter, en un ou plusieurs lots, une quantité de céréales ne dépassant pas 2 000 tonnes et destinée à être consommée sur le territoire du Gouvernement de la République de Gambie; la provenance de ces céréales sera fixée par le Gouvernement du Royaume-Uni, par l'intermédiaire d'un organisme de son choix.

Partie B. 1) Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra les dispositions et suivra les procédures décrites dans les alinéas ci-après de la présente note en ce qui concerne les opérations qui doivent être effectuées par ledit Gouvernement ou en son nom. Le Gouvernement de la République de Gambie prendra les dispositions et utilisera les procédures décrites dans lesdits alinéas en ce qui concerne les opérations qui doivent être effectuées par ledit Gouvernement ou en son nom.

2) Les céréales seront expédiées à un destinataire désigné d'un commun accord par les Gouvernements du Royaume-Uni et de la République de Gambie et seront livrées en sacs c.a.f. au port de Banjul dès que toutes les dispositions voulues auront été prises. A la livraison, régie par les dispositions de l'alinéa 3 ci-après, lesdites céréales devront être comestibles et d'une bonne qualité marchande et leur taux d'humidité ne dépassera pas 4,5 p. 100. A la livraison, une marge de tolérance de 5 p. 100 en moins, par rapport à la quantité à fournir stipulée à l'alinéa 1, sera admissible.

¹ Entré en vigueur le 27 septembre 1974, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 800, p. 45.

3) La livraison sera effectuée et tous les risques cesseront d'être assumés par le Gouvernement du Royaume-Uni et incomberont au Gouvernement de la République de Gambie au moment où les céréales franchiront le bastingage du navire dans le port d'embarquement. A l'exception du fret et de l'assurance jusqu'au port de Banjul, le Gouvernement de la République de Gambie prendra à sa charge tous les frais postérieurs à la livraison des céréales dans le port d'embarquement, y compris les frais de surestaries, d'entreposage, de réensachage et autres frais.

4) Le Gouvernement du Royaume-Uni communiquera en temps opportun au Gouvernement de la République de Gambie le nom du navire transportant les céréales et de ses propriétaires ainsi que la date prévue pour l'arrivée du navire au port de Banjul. En outre, le Gouvernement du Royaume-Uni inclura dans la charte-partie une clause exigeant que le capitaine du navire informe le Gouvernement de la République de Gambie 10 jours à l'avance de la date approximative et 72 heures à l'avance de la date précise de l'arrivée du navire au port.

5) Le Gouvernement de la République de Gambie transportera et assurera à ses frais les céréales depuis le port de débarquement visé à l'alinéa 3 ci-dessus jusqu'à leur lieu de destination en Gambie. Le Gouvernement de la République de Gambie désignera les agents réceptionnaires dans les ports d'embarquement et de débarquement et communiquera en temps opportun au Gouvernement du Royaume-Uni le nom de ces agents.

6) Le Gouvernement de la République de Gambie prendra des mesures pour que les céréales fournies à titre d'aide complètent, et non remplacent, les fournitures commerciales qui pourraient être autrement raisonnablement prévues et il prendra toutes les mesures appropriées pour empêcher la réexportation des céréales, reçues à titre d'aide ou achetées, ainsi que des produits résultant d'une première préparation de ces céréales. Le Gouvernement de la République de Gambie prendra également des mesures pour empêcher toute exportation anormale, commerciale ou non, pendant six mois à compter de la dernière livraison de céréales fournies à titre d'aide, tant des céréales produites localement du même type que celles qui auront été reçues à titre d'aide que des produits résultant d'une première préparation et des sous-produits de ces céréales.

7) Le Gouvernement de la République de Gambie destinera les céréales exclusivement à la consommation humaine sur son territoire et sera libre de les distribuer gratuitement en échange de travaux, en particulier dans le cadre de la promotion des projets de développement communautaire ou agricole. Toutefois, s'il décide de vendre les céréales sur son propre marché, le Gouvernement de la République de Gambie veillera à ce que les prix appliqués correspondent aux prix normalement pratiqués à l'intérieur du pays pour des produits de qualité comparable et à ce que les fonds provenant de la vente soient utilisés aux fins mentionnées ci-dessus.

8) Le Gouvernement de la République de Gambie communiquera, sur leur demande, aux fonctionnaires du Haut Commissariat britannique à Banjul et autres fonctionnaires ou agents du Gouvernement du Royaume-Uni tous les renseignements concernant la réception et la distribution des cargaisons de céréales que le Gouvernement du Royaume-Uni pourra raisonnablement demander pour répondre aux obligations qui lui incombent en vertu de la Convention relative à l'aide alimentaire.

2. Si les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République de Gambie, je propose que la présente note et votre réponse dans ce sens constituent entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse et qui portera le titre de «Don du Royaume-Uni au titre de l'aide alimentaire : Accord de 1974 avec la Gambie».

Je saisis cette occasion, etc.

Le Haut Commissaire du Royaume-Uni par intérim,
M. E. J. GORE

II

*Le Vice-Président de la Gambie et Ministre des collectivités locales et des terres
au Haut Commissaire du Royaume-Uni par intérim à Banjul*

LE CABINET DU PRÉSIDENT
BANJUL (GAMBIE)

Le 27 septembre 1974

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 27 septembre 1974, dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

Je confirme que les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République de Gambie et que votre note et la présente réponse constitueront entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de la présente note et qui portera le titre de «Don du Royaume-Uni au titre de l'aide alimentaire : Accord de 1974 avec la Gambie».

Je saisis cette occasion, etc.

Le Vice-Président et Ministre des collectivités locales,
A. D. CAMARA

No. 14106

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
CHILE**

**Agreement on certain commercial debts (with schedules).
Signed at London on 30 October 1974**

Authentic texts: English and Spanish.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
9 July 1975.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
CHILI**

**Accord relatif à certaines dettes commerciales (avec an-
nexes). Signé à Londres le 30 octobre 1974**

Textes authentiques : anglais et espagnol.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
9 juillet 1975.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE REPUBLIC OF CHILE ON CERTAIN COMMERCIAL DEBTS

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as “the United Kingdom”) and the Republic of Chile (hereinafter referred to as “Chile”);

As a result of the Conference regarding the consolidation of Chilean debts held in Paris on 25 March 1974 at which the Government of the United Kingdom, the Government of Chile, certain other Governments, the International Monetary Fund, the International Bank for Reconstruction and Development, the Organisation for Economic Co-operation and Development and the Inter-American Development Bank were represented;

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

In this Agreement unless the contrary intention appears:

(a) “Consolidation period” shall mean the period from 1 January 1973 to 31 December 1974, both dates inclusive;

(b) “Credit contract” shall mean a credit contract as defined in Article 2 of this Agreement;

(c) “Creditor” shall mean a creditor as defined in Article 2 of this Agreement;

(d) “Currency of the debt” shall mean sterling or such other currency not being escudos as is specified in the credit contract;

(e) “Debt” shall mean any debt to which, by virtue of the provisions of Articles 2 and 9 of this Agreement and of Schedule 2 to this Agreement, the provisions of this Agreement apply;

(f) “Debtor” shall mean a debtor as defined in Article 2 of this Agreement;

(g) “Maturity” in relation to a debt shall mean the date for the payment thereof under the relevant credit contract or under a promissory note or bill of exchange drawn pursuant to the terms of such credit contract;

(h) “Moratorium interest” shall mean moratorium interest payable under the provisions of Article 5 of this Agreement;

(i) “Payment in escudos” shall mean payment in escudos as defined in Article 3 of this Agreement;

(j) “The Cash Fund” shall mean the Autonomous Cash Fund for the Amortisation of the Public Debt of Chile;

(k) “The Central Bank” shall mean the Central Bank of Chile;

(l) “The Department” shall mean the Export Credits Guarantee Department of the United Kingdom or any other department which the Government of the United Kingdom may nominate for the purposes of this Agreement;

(m) “Transfer scheme” shall mean the transfer scheme referred to in Article 4 of this Agreement;

(n) “Certificate” shall mean a document issued by the Central Bank to account for the payment in escudos made by the debtor.

¹ Came into force on 31 October 1974, in accordance with article 11.

Article 2. THE DEBTS

(1) The provisions of this Agreement shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, apply to any debt, whether of principal or of interest, owed as primary or principal debtor or as guarantor by the Government of Chile or by a person or body of persons or corporation resident or carrying on business in Chile or by any successor thereto (hereinafter referred to as "debtor") to a person or body of persons or corporation resident or carrying on business in the United Kingdom or to any successor thereto (hereinafter referred to as "creditor") provided that

- (a) the debt arises under or in relation to a contract or any agreement supplemental thereto which was made between the debtor and the creditor for the supply from outside Chile of goods or services or both or of finance therefor, and which allowed credit to the debtor for a period exceeding one year, and which was entered into before 1 January 1974 (hereinafter referred to as a "credit contract");
- (b) maturity of the debt occurred or shall occur during the consolidation period; and
- (c) the debt is not expressed by the terms of the credit contract to be payable in escudos.

(2) The provisions of this Agreement shall not apply to so much of any debt as arises from an amount payable upon or as a condition of the formation of the credit contract, or as a staged or progress payment during the manufacture or prior to the export of such goods or the supply of such services, or upon or as a condition of the cancellation or termination of the credit contract.

Article 3. PAYMENTS IN CHILE IN RESPECT OF DEBTS

Each payment in escudos by a debtor in respect of a debt (hereinafter referred to as "payment in escudos") shall upon the coming into force of this Agreement or upon payment by the debtor, whichever is the later, be placed upon deposit in a special account with the Central Bank, in favour of the Cash Fund. Amounts so deposited shall remain deposited with the Central Bank until transfer to creditors in accordance with the provisions of Article 4 of this Agreement.

Article 4. THE TRANSFER SCHEME

Chile shall ensure that the payments in escudos shall be transferred to the creditors in the United Kingdom in the currency of the debt in accordance with the transfer scheme set out in Schedule 1 to this Agreement. The amount of the currency of the debt so to be transferred shall in all cases be calculated at the rate of exchange prevailing at the time of payment in escudos.

Article 5. MORATORIUM INTEREST

(1) Chile shall be liable for and shall pay to the creditor moratorium interest in accordance with the provisions of this Article on any debt to the extent that it has not been settled by payment to the creditor in accordance with Article 4 of this Agreement.

(2) Moratorium interest shall accrue during, and shall be payable in respect of, the period from maturity until settlement of the debt by payment to the creditor and shall be paid and transferred to the creditor concerned in the currency of the debt on 31 October 1974, 30 June 1975, 30 June 1976, and thereafter on 1 January and 1 July of each year commencing 1 January 1977 and concluding 1 July 1983.

(3) Moratorium interest shall be:

- (a) paid at the rate specified in the relevant credit contract for interest to be paid on payments thereunder which are overdue or, in the case of payments under bills of exchange or promissory notes drawn pursuant to the terms of such credit contract, at the rate specified therein in respect of interest on such payments when overdue;

- provided that where in any case no rate is specified, the rate shall be 7½ per cent per annum; and
- (b) calculated upon the outstanding balance of the debt from the maturity of the debt to the date of settlement of the debt by payment to the creditor.

Article 6. EXCHANGE OF INFORMATION

The Department and the Cash Fund shall exchange all information required for the implementation of this Agreement.

Article 7. OTHER DEBT SETTLEMENTS

(1) If Chile agrees with any creditor country other than the United Kingdom terms for the settlement of indebtedness similar to the indebtedness the subject of this Agreement which are more favourable than the terms of this Agreement, then the terms for the payment of debts the subject of this Agreement shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, be no less favourable than the terms so agreed with that other creditor country notwithstanding any provision of this Agreement to the contrary.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Article shall not apply in a case where the aggregate of the indebtedness to that other creditor country is less than the equivalent of US \$1,000,000 calculated at the rate of exchange prevailing on 25 March 1974.

Article 8. PRESERVATION OF RIGHTS AND OBLIGATIONS

This Agreement and its implementation shall not affect the rights and obligations of creditors and debtors under their credit contracts.

Article 9. RULES

In the implementation of this Agreement the rules set out in Schedule 2 to this Agreement shall apply.

Article 10. THE SCHEDULES

The Schedules to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 11. COMING INTO FORCE AND DURATION

This Agreement shall come into force on 31 October 1974 and shall remain in force until the last of the payments to be made to the creditors under Articles 4 and 5 of this Agreement has been made.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE Y LA REPÚBLICA DE CHILE RESPECTO DE CIERTAS DEUDAS COMERCIALES

El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en adelante denominado «el Reino Unido») y la República de Chile (en adelante denominada «Chile»);

Como resultado de la Conferencia sostenida en París el 25 de marzo de 1974, relativa a la consolidación de la deuda chilena, en la cual participaron el Gobierno del Reino Unido, el Gobierno de Chile, algunos otros Gobiernos, el Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y el Banco Inter-Americano de Desarrollo;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1. DEFINICIONES

En este Acuerdo, salvo indicación en sentido contrario:

(a) «período de consolidación» significará el período comprendido entre el 1º de enero de 1973 y el 31 de diciembre de 1974, ambas fechas inclusivas;

(b) «contrato de crédito» significará un contrato de crédito según la definición contenida en el Artículo 2 de este Acuerdo;

(c) «acreedor» significará un acreedor según la definición contenida en el Artículo 2 de este Acuerdo;

(d) «moneda de la deuda» significará libra esterlina o cualquiera otra moneda que no sea el escudo según se especifica en el contrato de crédito;

(e) «deuda» significará toda deuda a la cual, en virtud de las disposiciones de los Artículos 2 y 9 de este Acuerdo y del Anexo 2 de este Acuerdo, se apliquen las disposiciones de este Acuerdo;

(f) «deudor» significará un deudor según la definición contenida en el Artículo 2 de este Acuerdo;

(g) «vencimiento» en relación a una deuda significará la fecha para el pago de la misma según los términos del respectivo contrato de crédito o según un pagaré o documento de cambio extendido de conformidad a los términos de dicho contrato de crédito;

(h) «interés de mora» significará interés de mora pagadero de acuerdo con las disposiciones del Artículo 5 de este Acuerdo;

(i) «pago en escudos» significará un pago en escudos según la definición contenida en el Artículo 3 de este Acuerdo;

(j) «la Caja» significará la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública de Chile;

(k) «el Banco Central» significará el Banco Central de Chile;

(l) «el Departamento» significará el Departamento Garantizador de Créditos a la Exportación del Reino Unido o cualquier otro departamento que designe el Gobierno del Reino Unido para los propósitos de este Acuerdo;

(m) «esquema de transferencia» significará el esquema de transferencia a que se refiere el Artículo 4 de este Acuerdo;

(n) «certificado» significará un documento expedido por el Banco Central en que constará el pago en escudos efectuado por el deudor.

Artículo 2. LAS DEUDAS

(1) Las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán, con la salvedad indicada en el párrafo (2) de este Artículo, a toda deuda, ya sea por concepto de amortización o intereses, adeudada en calidad de deudor principal o como garante por el Gobierno de Chile, o por una persona, institución o corporación residente o que realice negocios en Chile, o por sus sucesores (en adelante denominado «deudor») a una persona, institución o corporación residente o que realice negocios en el Reino Unido, o sus sucesores (en adelante denominado «acreedor») siempre que

- (a) la deuda surja de o en relación a un contrato, o acuerdo complementario al mismo, efectuado entre el deudor y el acreedor para el abastecimiento desde fuera de Chile de bienes o servicios, o ambos, o para su financiamiento, el cual contemplaba crédito para el deudor por un período superior a un año, y que entró en vigencia con anterioridad al 1° de enero de 1974 (en adelante denominado «contrato de crédito»);
- (b) el vencimiento de la deuda haya ocurrido, u ocurriere durante el período de consolidación; y
- (c) la deuda no esté estipulada en el contrato de crédito a ser pagadera en escudos.

(2) Las disposiciones del presente Acuerdo no se aplicarán a parte alguna de una deuda cuya cancelación constituya una condición para la formación del contrato de crédito, o como un pago escalonado durante la manufactura, o previo a la exportación de tales bienes o la prestación de tales servicios, o como requisito de la cancelación o término del contrato de crédito.

Artículo 3. PAGOS EN CHILE RESPECTO DE LAS DEUDAS

Cada pago en escudos efectuado por un deudor respecto de una deuda (en adelante denominado «pago en escudos») desde la entrada en vigencia de este Acuerdo o de su pago por el deudor, cualquiera sea posterior, será depositado en una cuenta especial en el Banco Central en favor de la Caja. Las cantidades así depositadas permanecerán depositadas en el Banco Central hasta su transferencia a los acreedores de conformidad con las disposiciones del Artículo 4 de este Acuerdo.

Artículo 4. EL ESQUEMA DE TRANSFERENCIA

Chile garantizará que los pagos en escudos serán transferidos a los acreedores en el Reino Unido en la moneda de la deuda de acuerdo con el esquema de transferencia establecido en el Anexo 1 de este Acuerdo. La cantidad a transferirse en la moneda de la deuda será calculada a la tasa de cambio prevaleciente al momento del pago en escudos.

Artículo 5. INTERESES DE MORA

(1) Chile será responsable por, y deberá pagar al acreedor, interés de mora de acuerdo con las disposiciones de este Artículo sobre cualquiera deuda hasta el alcance que no haya sido cancelada mediante pago al acreedor de acuerdo con el Artículo 4 de este Acuerdo.

(2) El interés de mora se acumulará durante, y deberá pagarse respecto de, el período desde el vencimiento hasta la cancelación de la deuda mediante pago al acreedor y deberá pagarse y transferirse al acreedor respectivo en la moneda de la deuda el 31 de octubre de 1974, el 30 de junio de 1975, el 30 de junio de 1976, y de allí en adelante el 1° de enero y el 1° de julio de cada año, comenzando el 1° de enero de 1977 y concluyendo el 1° de julio de 1983.

(3) El interés de mora será:

- (a) pagado a la tasa especificada en el correspondiente contrato de crédito para los intereses que deben ser cancelados por los pagos establecidos en dichos contratos

- que estén vencidos o, en el caso de pagos de letras de cambio o pagarés girados según los términos de dicho contrato de crédito, a la tasa especificada en él respecto del interés sobre tales pagos cuando éstos estén vencidos, provisto que cuando en algún caso no se haya especificado la tasa, ésta será del 7 y medio por ciento anual; y
- (b) calculado sobre el saldo pendiente de la deuda desde el vencimiento de ésta hasta la fecha de su cancelación mediante el pago al acreedor.

Artículo 6. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

El Departamento y la Caja intercambiarán toda la información requerida para la implementación de este Acuerdo.

Artículo 7. CANCELACIÓN DE OTRAS DEUDAS

(1) Si Chile acuerda con otro país acreedor que no sea el Reino Unido términos para el arreglo de obligaciones similares a las que conforman este Acuerdo, que sean más favorables que los términos de este Acuerdo, entonces las disposiciones para el pago de deudas a que se refiere este Acuerdo serán, con la salvedad establecida en las disposiciones del párrafo (2) de este Artículo, no menos favorables que los términos así acordados con otros países acreedores a pesar de disposiciones de este Acuerdo en sentido contrario.

(2) Las disposiciones del párrafo (1) del este Artículo no se aplicarán en aquellos casos donde el conjunto de las obligaciones en favor del otro país acreedor sea menor que el equivalente de US \$1.000.000 calculado a la tasa de cambio prevaleciente el 25 de marzo de 1974.

Artículo 8. RESGUARDO DE DERECHOS Y OBLIGACIONES

Este Acuerdo y su implementación no afectarán los derechos y obligaciones de acreedores y deudores derivados de los contratos de crédito.

Artículo 9. REGLAS

En la implementación de este Acuerdo se aplicarán las reglas establecidas en el Anexo 2 de este Acuerdo.

Artículo 10. LOS ANEXOS

Los Anexos de este Acuerdo formarán parte integral del mismo.

Artículo 11. ENTRADA EN VIGENCIA Y DURACIÓN

Este Acuerdo entrará en vigencia el 31 de octubre de 1974 y permanecerá en vigor hasta que el último de los pagos haya sido hecho a los acreedores de conformidad a los Artículos 4 y 5 de este Acuerdo.

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

DONE in duplicate at London this 30th day of October 1974, in the English and Spanish languages, both texts being equally authoritative.

For the United Kingdom
of Great Britain
and Northern Ireland:

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello, han firmado este Acuerdo.

HECHO en duplicado en Londres el día 30 de octubre de 1974, en idiomas inglés y español, siendo ambos textos idénticamente válidos.

Por el Reino Unido
de Gran Bretaña
e Irlanda del Norte:

N. DUNCAN WATSON

For the Republic of Chile:

Por la República de Chile:

K. OLSEN

SCHEDULE 1

THE TRANSFER SCHEME

- (1) An amount equal to 5 per cent of each payment in escudos shall be transferred from Chile to the United Kingdom at the following times:
- (a) if the payment in escudos was made on or before the date of coming into force of this Agreement, on 31 October 1974;
 - (b) if the payment in escudos is made after the date of coming into force of this Agreement, upon the making of the payment.
- (2) An amount equal to 5 per cent of each payment in escudos shall be transferred from Chile to the United Kingdom on 30 June 1975.
- (3) An amount equal to 10 per cent of each payment in escudos shall be transferred from Chile to the United Kingdom on 30 June 1976.
- (4) An amount equal to 74.1 per cent of each payment in escudos shall be transferred from Chile to the United Kingdom by thirteen equal half-yearly instalments each of 5.7 per cent on 1 January and 1 July in each year commencing 1 January 1977 and concluding 1 January 1983.
- (5) An amount equal to 5.9 per cent of each payment in escudos shall be transferred from Chile to the United Kingdom on 1 July 1983.

SCHEDULE 2

RULES

- (1) The Department and the Cash Fund shall agree a list of debts to which, by virtue of the provisions of Article 2 of this Agreement, this Agreement applies, which shall include contingent liabilities which may, if the contingency occurs, become debts to which this Agreement applies.
- (2) Such a list shall be completed as soon as possible. The list may be reviewed from time to time at the request of the Department or of the Cash Fund. The agreement of both the Department and the Cash Fund shall be necessary before the list may be altered or amended or added to.
- (3) Neither inability to complete the list referred to in paragraphs (1) and (2) of this Schedule nor delay in its completion shall prevent or delay the implementation of the other provisions of this Agreement.
- (4) Upon the placing of a payment in escudos on deposit in the special account with the Central Bank pursuant to Article 3 of this Agreement the Cash Fund shall notify the Department of such deposit by remitting a certificate issued by the Central Bank which shall state:
- (a) the amount of such payment in escudos expressed in the currency of the debt at the rate of exchange prevailing at the time of such payment,
 - (b) the date of such payment, and
 - (c) particulars of the credit contract and maturity of the debt to which such payment relates.
- (5) (a) The Cash Fund shall transfer the necessary amounts in the currency of the debt to a bank in the United Kingdom together with payment instructions in favour of the creditor to whom payment is due in accordance with this Agreement.
- (b) When making such transfers the Cash Fund shall give the Department particulars of the debts and of the moratorium interest to which the transfers relate.
-

ANEXO 1

EL ESQUEMA DE TRANSFERENCIA

(1) Una cantidad equivalente al 5 por ciento de cada pago en escudos será transferida desde Chile al Reino Unido en las fechas siguientes:

- (a) si el pago en escudos se efectuó en, o antes, de la fecha de entrada en vigencia de este Acuerdo, el 31 de octubre de 1974;
- (b) si el pago en escudos se efectúa con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de este Acuerdo, al momento de efectuar el pago.

(2) Una cantidad equivalente al 5 por ciento de cada pago en escudos será transferida desde Chile al Reino Unido el 30 de junio de 1975.

(3) Una cantidad equivalente al 10 por ciento de cada pago en escudos será transferida desde Chile al Reino Unido el 30 de junio de 1976.

(4) Una cantidad equivalente al 74,1 por ciento de cada pago en escudos será transferida desde Chile al Reino Unido en trece cuotas semestrales iguales, cada una de 5,7 por ciento, el 1° de enero y el 1° de julio de cada año, comenzando el 1° de enero de 1977 y concluyendo el 1° de enero de 1983.

(5) Una cantidad equivalente al 5,9 por ciento de cada pago en escudos será transferida desde Chile al Reino Unido el 1° de julio de 1983.

ANEXO 2

REGLAS

(1) En virtud de las disposiciones del Artículo 2 del presente Acuerdo, el Departamento y la Caja acordarán una lista de deudas a la cual se aplicará este Acuerdo; dicha lista incluirá compromisos imprevistos que, si se presenta la eventualidad, pueden transformarse en deudas a las cuales se aplica este Acuerdo.

(2) Esta lista deberá completarse tan pronto como sea posible. La lista puede ser objeto de revisión periódica a petición del Departamento o de la Caja. El acuerdo del Departamento y de la Caja será necesario antes de que la lista pueda ser alterada, enmendada o adicionada.

(3) Ni la incapacidad para completar la lista referida en los párrafos (1) y (2) de este Anexo ni la demora en su terminación impedirán o demorarán la ejecución de las otras disposiciones de este Acuerdo;

(4) Al depositar el pago en escudos en la cuenta especial en el Banco Central, conforme al Artículo 3 de este Acuerdo, la Caja notificará al Departamento de tal depósito remitiéndole un certificado emitido por el Banco Central que establezca:

- (a) el monto de dicho pago en escudos, expresado en la moneda de la deuda a la tasa de cambio prevaiente al momento en que se efectuó dicho pago;
- (b) la fecha de tal pago; y
- (c) detalles del contrato de crédito y fecha de vencimiento de la deuda a que se refiere dicho pago.

(5) (a) La Caja transferirá a un Banco en el Reino Unido las cantidades necesarias en la moneda de la deuda, junto con instrucciones de pago en favor del acreedor a quien corresponda efectuar un pago de conformidad con este Acuerdo.

(b) Al hacer tales transferencias la Caja proporcionará al Departamento detalles de las deudas y el interés de mora a que se refieren las transferencias.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LA RÉPUBLIQUE DU CHILI RELATIF À CERTAINES DETTES COMMERCIALES

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé «le Royaume-Uni») et la République du Chili (ci-après dénommée «le Chili»),

A la suite de la Conférence sur la consolidation des dettes chiliennes, qui s'est tenue à Paris le 25 mars 1974 et à laquelle étaient représentés le Gouvernement britannique, le Gouvernement chilien, certains autres Gouvernements, le Fonds monétaire international, la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, l'Organisation de coopération et de développement économique et la Banque interaméricaine de développement,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que n'apparaisse une intention contraire :

- a) L'expression «période de consolidation» désigne la période s'étendant du 1^{er} janvier 1973 au 31 décembre 1974, ces deux dates incluses;
- b) L'expression «contrat de crédit» désigne un contrat de crédit au sens défini à l'article 2 du présent Accord;
- c) Le terme «créancier» désigne un créancier au sens défini à l'article 2 du présent Accord;
- d) L'expression «monnaie de la dette» désigne la livre sterling ou toute autre monnaie, autre que l'escudo, spécifiée dans le contrat de crédit;
- e) Le terme «dette» désigne toute dette à laquelle les dispositions du présent Accord s'appliquent en vertu des dispositions des articles 2 et 9 et de l'annexe 2 du présent Accord;
- f) Le terme «débiteur» désigne un débiteur au sens défini à l'article 2 du présent Accord;
- g) Le terme «échéance», appliquée à une dette, désigne la date à laquelle celle-ci doit être réglée conformément au contrat de crédit pertinent, ou au billet à ordre ou à la lettre de change tirée conformément aux dispositions dudit contrat de crédit;
- h) L'expression «intérêt moratoire» désigne un intérêt moratoire payable conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord;
- i) L'expression «versement en escudos» désigne un versement en escudos au sens défini à l'article 3 du présent Accord;
- j) L'expression «la Caisse» désigne la Caisse autonome d'amortissement de la dette publique du Chili;
- k) L'expression «la Banque centrale» désigne la Banque centrale du Chili;
- l) Le terme «le Département» désigne le Département de la garantie des crédits à l'exportation du Royaume-Uni, ou tout autre département que le Gouvernement britannique pourra désigner aux fins du présent Accord;
- m) L'expression «plan de transfert» désigne le plan de transfert visé à l'article 4 du présent Accord;
- n) Le terme «certificat» désigne le document délivré par la Banque centrale attestant le paiement en escudos effectué par le débiteur.

¹ Entré en vigueur le 31 octobre 1974, conformément à l'article 11.

Article 2. LES DETTES

1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les dispositions du présent Accord s'appliquent à toute dette, qu'il s'agisse du principal ou des intérêts, du Gouvernement chilien ou d'une personne, d'un organisme ou d'une société résidant au Chili ou y exerçant une activité commerciale, ou de leurs successeurs (ci-après dénommés «le débiteur»), contractée à titre de débiteur principal ou de garant envers une personne, un organisme ou une société résidant au Royaume-Uni ou y exerçant une activité commerciale, ou leurs successeurs (ci-après dénommés «le créancier»), à condition :

- a) Que la dette découle directement ou indirectement d'un contrat ou d'un accord le complétant, qui a été conclu entre le débiteur et le créancier en vue de la fourniture de biens ou de services ou des deux à la fois à partir d'un pays autre que le Chili ou en vue de leur financement, qui accorde au débiteur une échéance supérieure à une année, et qui porte une date antérieure au 1^{er} janvier 1974 (ci-après dénommé «contrat de crédit»);
- b) Que la dette soit échue ou soit à échoir pendant la période de consolidation; et
- c) Que la dette ne soit pas libellée en escudos dans le contrat de crédit.

2) Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas à la partie de toute dette qui correspond à une somme dont le paiement constitue une condition de la formation du contrat de crédit, ou à des acomptes ou paiements échelonnés payables au cours de la fabrication ou avant l'exportation des biens ou avant la fourniture des services faisant l'objet dudit contrat, ou à une somme dont le non-paiement constitue un motif d'annulation ou de résiliation dudit contrat.

Article 3. VERSEMENTS EFFECTUÉS AU CHILI AU TITRE DES DETTES

Tout versement en escudos effectué par un débiteur au titre d'une dette (ci-après dénommé «versement en escudos») sera déposé à un compte spécial auprès de la Banque centrale au bénéfice de la Caisse, au moment de l'entrée en vigueur du présent Accord ou au moment du versement, si celui-ci est postérieur. Les montants ainsi versés resteront déposés auprès de la Banque centrale jusqu'à ce qu'ils soient transférés aux créanciers, conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord.

Article 4. PLAN DE TRANSFERT

Le Chili veillera à ce que les versements en escudos soient transférés aux créanciers résidant au Royaume-Uni, dans la monnaie de la dette, conformément au plan de transfert figurant dans l'annexe 1 du présent Accord. Dans chaque cas, le montant à transférer dans la monnaie de la dette sera calculé au taux de change en vigueur au moment du versement en escudos.

Article 5. INTÉRÊTS MORATOIRES

1) Le Chili devra payer au créancier, conformément aux dispositions du présent article, un intérêt moratoire sur le montant de toute dette non réglée par un transfert effectué au bénéfice du créancier conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord.

2) L'intérêt moratoire sera dû et exigible pour la période qui s'étend de l'échéance de la dette jusqu'à la date à laquelle ladite dette sera payée au créancier, et sera versé et transféré au créancier dans la monnaie de la dette, le 31 octobre 1974, le 30 juin 1975, le 30 juin 1976 et ensuite le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année à compter du 1^{er} janvier 1977 et jusqu'au 1^{er} juillet 1983.

- 3) L'intérêt moratoire sera :
- a) Payé au taux spécifié dans le contrat de crédit pertinent pour l'intérêt afférent aux versements qui ne sont pas encore effectués à l'échéance de la dette ou, s'il s'agit de versements effectués en application des conditions d'une lettre de change ou d'un billet à ordre tirés conformément aux dispositions dudit contrat de crédit, au taux spécifié dans lesdits documents pour l'intérêt afférent aux versements qui ne sont pas encore effectués à l'échéance de la dette; toutefois, si le taux n'est pas ainsi spécifié, l'intérêt sera de 7,5 p. 100 par an; et
 - b) Calculé sur le montant impayé de la dette depuis l'échéance de la dette jusqu'à la date de son paiement au créancier.

Article 6. ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS

Le Département et la Caisse échangeront tous les renseignements nécessaires à la bonne exécution du présent Accord.

Article 7. AUTRES ARRANGEMENTS RELATIFS AU RÈGLEMENT DES DETTES

1) Si le Chili conclut avec un pays créancier autre que le Royaume-Uni un arrangement prévoyant pour le règlement de dettes analogues à celles qui font l'objet du présent Accord des conditions plus favorables que celles qui sont établies par le présent Accord, des conditions non moins favorables seront assurées, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, pour le règlement des dettes qui font l'objet du présent Accord, nonobstant toute disposition du présent Accord qui pourrait s'y opposer.

2) Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliqueront pas lorsque le montant global des dettes envers ledit autre pays créancier n'atteindra pas l'équivalent d'un million de dollars des Etats-Unis, au taux de change en vigueur le 25 mars 1974.

Article 8. MAINTIEN DES DROITS ET OBLIGATIONS

Le présent Accord et son application n'affecteront pas les droits et les obligations qui sont ceux des créanciers et des débiteurs en vertu des contrats de crédit.

Article 9. DISPOSITIONS PRATIQUES

L'application du présent Accord est régie par les dispositions pratiques figurant dans l'annexe 2 du présent Accord.

Article 10. ANNEXES

Les annexes du présent Accord en font partie intégrante.

Article 11. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE

Le présent Accord entrera en vigueur le 31 octobre 1974 et il le restera jusqu'au moment où aura été effectué au bénéfice des créanciers le dernier des versement visés aux articles 4 et 5 du présent Accord.

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

FAIT en double exemplaire, à Londres, le 3 octobre 1974 en anglais et en espagnol, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume-Uni
de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

N. DUNCAN WATSON

Pour la République
du Chili :

K. OLSEN

ANNEXE 1

PLAN DE TRANSFERT

- 1) Un montant égal à 5 p. 100 de chaque versement en escudos sera transféré du Chili au Royaume-Uni aux moments suivants :
- a) si le versement en escudos est effectué à la date d'entrée en vigueur du présent Accord ou avant cette date, le 31 octobre 1974;
 - b) si le versement en escudos est effectué après la date d'entrée en vigueur du présent Accord, à la date du versement.
- 2) Un montant égal à 5 p. 100 de chaque versement en escudos sera transféré du Chili au Royaume-Uni le 30 juin 1975.
- 3) Un montant égal à 10 p. 100 de chaque versement en escudos sera transféré du Chili au Royaume-Uni le 30 juin 1976.
- 4) Un montant égal à 74,1 p. 100 de chaque versement en escudos sera transféré du Chili au Royaume-Uni en 13 versements semestriels égaux, de 5,7 p. 100 chacun, le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année à partir du 1^{er} janvier 1977 et jusqu'au 1^{er} janvier 1983.
- 5) Un montant égal à 5,9 p. 100 de chaque versement en escudos sera transféré du Chili au Royaume-Uni le 1^{er} juillet 1983.

ANNEXE 2

DISPOSITIONS PRATIQUES

- 1) Le Département et la Caisse dresseront d'un commun accord une liste de toutes les dettes auxquelles le présent Accord est applicable en vertu des dispositions de son article 2; cette liste comprendra les obligations susceptibles de devenir des dettes et auxquelles le présent Accord serait alors applicable.
- 2) Ladite liste sera établie dès que possible. Elle pourra être révisée à la demande du Département ou de la Caisse. L'accord préalable du Département et de la Caisse sera nécessaire pour que la liste puisse être révisée, modifiée ou allongée.
- 3) L'impossibilité d'établir la liste visée aux paragraphes 1 et 2 de la présente annexe ou un retard dans sa mise au point n'empêcheront ni ne retarderont l'application des autres dispositions du présent Accord.
- 4) Au moment où un versement en escudos sera déposé au compte spécial ouvert à la Banque centrale conformément à l'article 3 du présent Accord, la Caisse informera le Département de ce versement en lui transmettant un certificat délivré par la Banque centrale qui indiquera :
- a) Le montant en escudos déposé audit compte libellé dans la monnaie de la dette, au taux de change en vigueur à la date du versement;
 - b) La date du versement;
 - c) Tous les renseignements concernant le contrat de crédit et l'échéance de la dette auxquels se réfère le dépôt.
- 5) a) La Caisse transférera les sommes nécessaires dans la monnaie de la dette à une banque du Royaume-Uni et lui donnera des instructions concernant le paiement au bénéfice du créancier auquel un versement doit être effectué conformément au présent Accord.
- b) En transférant ces sommes, la Caisse fournira au Département tous les renseignements concernant les dettes et l'intérêt moratoire au titre desquels lesdits transferts sont effectués.

No. 14107

**UNITED NATIONS
and
COSTA RICA**

Agreement for the establishment of the Latin American Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders. Signed at New York on 11 July 1975

Authentic texts: English and Spanish.

Registered ex officio on 11 July 1975.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
COSTA RICA**

Accord relatif à la création de l'Institut latino-américain pour la prévention du crime et le traitement des délinquants. Signé à New York le 11 juillet 1975

Textes authentiques : anglais et espagnol.

Enregistré d'office le 11 juillet 1975.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE GOVERNMENT OF COSTA RICA FOR THE ESTABLISHMENT OF THE LATIN AMERICAN INSTITUTE FOR THE PREVENTION OF CRIME AND THE TREATMENT OF OFFENDERS

The United Nations (hereinafter called the "Organization") and the Government of Costa Rica (hereinafter called the "Government"), desiring to give effect to resolutions 731 F (XXVII) and 1584 (L) of the Economic and Social Council, which authorized the establishment of a Latin American Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, have agreed as follows:

Article I. ESTABLISHMENT, OBJECTIVES AND ACTIVITIES

1. *Establishment.* The Latin American Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders shall be established in San José, Costa Rica, under the terms of this Agreement.

2. *Objectives.* The principal purpose of the Institute is that of collaboration with governments in achieving harmonious social and economic development in Latin America through the formulation and incorporation in national development planning of suitable policies and programmes for crime prevention and criminal justice.

3. *Activities.* In order to achieve this goal, the Institute shall, i. a.

- (a) Carry out training programmes for policy-makers, planners, administrators and specialized technical personnel in the field of crime prevention and the treatment of offenders, including both theoretical and field study; conduct courses and seminars on special subjects (including research and planning methods and techniques), and for different categories of personnel;
- (b) Facilitate the exchange of expertise and experience between staff from different countries of the region and promote the development of training materials and practical guides;
- (c) Collect and disseminate information as well as carry out and stimulate systematic multi-disciplinary, action-oriented research on crime trends in the region and factors associated with them (with particular attention to new and special problems, such as violence, drug abuse, corruption, etc.), the economic and social costs of crime and its implications for development and planning, needs and priorities of action relating to crime at the regional and subregional levels, suitable policies and methods of crime prevention and control, and comprehensive strategies and programmes for crime prevention and criminal justice, in the light of conditions prevailing in the region and in the context of national socio-economic planning;
- (d) Promote the adoption and application by governments of standards, guidelines and procedures recommended by the United Nations; further an integrated approach to problems of crime and criminal justice linked with overall national planning; help develop, adapt and implement effective policies and programmes for crime prevention and criminal justice in the region, in accordance with an international plan of action and other United Nations recommendations in this area;
- (e) Help in the development and implementation of United Nations policies and programmes in crime prevention and criminal justice at the regional level;

¹ Came into force on 11 July 1975 by signature, in accordance with article IX(1).

- (f) At the request of governments in the region, provide advisory services and such other technical assistance as may be required;
- (g) Promote collaboration in crime prevention and control among countries of the region, with the aim of developing common policies and initiating joint action on matters of mutual concern.

Article II. ORGANIZATION OF THE INSTITUTE

In order to achieve these goals, the Institute shall be provided with the following personnel:

1. A Director appointed by the Government with the agreement of the Organization and remunerated by the Government. He shall be responsible to the Organization and the Government. His functions shall be:

- (a) To plan, direct and execute, in cooperation with the Co-director and Senior Adviser, the technical work programme of the Institute.
- (b) In consultation with the Co-director and Senior Adviser, to formulate the annual budget and administer the financial resources of the Institute in line with the current budget which shall have been previously approved.
- (c) In consultation with the Co-director and Senior Adviser, to select and appoint the administrative and technical personnel which the government shall nominate through the General Civil Service Directorate, pursuant to this Agreement; to contract additional personnel of a temporary nature which may be required for the implementation of the work of the Institute; and to approve the designation of those employees proposed by other governments who for short terms shall become employees of the Institute.
- (d) To report annually on the activities carried out by the Institute, as well as on its financial situation, to the Government and the Organization. A copy of this report shall be transmitted also to the governments of all the other Latin American countries.
- (e) To formulate, in agreement with the Co-director and the Senior Adviser, the Internal Regulations by which the Institute shall be guided, and which shall enter into effect upon approval by the Organization and the Government.

2. A Co-director, appointed by the Organization with the approval of the Government, who shall be jointly responsible with the Director and Senior Adviser for the technical work programme and the administration of the Institute. He shall act as Director in the latter's absence.

3. A Senior Adviser appointed by the Government through the General Civil Service Directorate, in agreement with the Organization, who will also serve as Administrator and whose responsibilities shall be the following:

- (a) To advise the Director on the work programme of the Institute and the preparation of the annual budget;
- (b) To administer the funds of the Institute in accordance with the provisions of this Agreement and the instructions given by the Director and/or Co-director;
- (c) To supervise the work of the personnel assigned to the Institute;
- (d) To assume temporarily, in the absence of both the Director and Co-director, the direction of the Institute, with the same powers as conferred upon them.

4. Permanent Personnel, technical and administrative, appointed by the Director.

5. Temporary Personnel, appointed by the Director, in order to carry out specific projects and activities, and who shall be remunerated from the resources allocated for each project or activity.

Article III. OBLIGATIONS OF THE ORGANIZATION

The Organization shall provide, subject to the availability of funds for this project:

1. Technical assistance and substantive support services in the form of specialized personnel and expert advice, fellowships, documentation, training materials, relevant information and statistical data;
2. Assistance for coordinating the activities of the Institute with similar national or international bodies, with which agreements have been concluded;
3. Broad support to the Institute in matters relating to governments or institutions in the field of the prevention of crime and the treatment of offenders, in order to achieve the strengthening of the technical and financial capacity of the Institute.

Article IV. OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT

1. The official Headquarters of the Institute shall be located at San José, Costa Rica, in the Tribunal Buildings of the Supreme Court of Justice.

2. The Government shall provide the Institute with offices for the executive, technical and administrative personnel, as well as facilities for holding courses and meetings, a library, conference rooms with simultaneous interpretation equipment, and other appropriate facilities, furnishings and office equipment.

3. The Government shall also provide

- (a) The personnel referred to in Article II, sections 1, 2, 3 and 5;
- (b) Co-operation in the holding of seminars, conferences and meetings organized by the Institute; and
- (c) Assistance in the printing and distribution of publications of the Institute.

Article V. FINANCING

1. The Institute shall have the power to administer, through entities or mechanisms which the Government shall create for that purpose, the resources assigned directly to the Institute, such as the contributions of the Government (including those of the Supreme Court of Justice of Costa Rica), contributions of other Latin American Governments, as well as funds provided by individuals, foundations, national or international bodies, either for specific projects or for the general activities of the Institute.

2. Furthermore, the Institute shall attempt to obtain the support of other countries within or outside the region for its activities, in financial terms and in kind, through the provision of technical personnel, short-term experts, fellowships for the international training courses, etc.

3. The funds or contributions in kind, specifically assigned to the Institute by Governments and other donors through the Organization, shall be administered by the United Nations Social Defence Trust Fund, established in pursuance of Resolution 1086 B (XXXIX) of the Economic and Social Council.

Article VI

The official languages of the Institute shall be Spanish and English.

Article VII. PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. Officials and experts of the Organization appointed to serve in the Institute shall be accorded the privileges and immunities provided under Articles V, VI and VII of the Convention on Privileges and Immunities of the United Nations, adopted by the General

Assembly on 13 February 1946.¹ They shall enjoy the right of unhindered entry into, and exit from, Costa Rica when travelling on official business.

2. The Government shall facilitate entry into, and exit from, Costa Rica of other persons participating in courses or other activities of the Institute, including those holding fellowships.

3. The archives and, in general, all documents belonging to the Institute or held by it shall be inviolable.

4. The Institute, its assets, income and other property shall be exempt from (a) all direct tax; (b) custom duties and prohibitions and restrictions on imports and exports in respect of articles imported or exported by the Institute for its official use, such articles not being for sale in Costa Rica except on the conditions agreed on by the Government; and (c) sales tax for purchases made on behalf of the Institute.

Article VIII. SPECIAL PROVISIONS

1. From the date of signing of this Agreement by representatives of the Organization and the Government, and for the succeeding acts in which the parties shall participate, the Organization shall deal with the Government, through the Ministry of Interior and Justice, which, for its part, shall reach agreement with the Court, as established in the aforementioned Regulations, and which shall enlist the collaboration of such other quarters as may be indicated.

Article IX. ENTRY INTO FORCE OF THE AGREEMENT

1. This Agreement shall enter into force on the date of its signing by duly accredited representatives and its publication in the Official Gazette of Costa Rica.

2. It shall be in force for an initial period of five years, and for further five-year periods, unless one year prior to the expiration of any such period the Organization or the Government has sent an official note terminating the Agreement.

3. This Agreement may be amended by consent of the parties and following the same procedure as employed for the signing and entry into force of this Agreement.

4. This Agreement may be terminated at any time by either of the signatory parties. The termination shall be effective four months after the receipt of such notice.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1, p. 15, and vol. 90, p. 327 (corrigendum to vol. 1, p. 18).

SIGNED at New York on the eleventh day of July one thousand nine hundred and seventy five.

For the United Nations:

[Signed]
ERIK SUY
Under-Secretary-General
The Legal Counsel

[Signed]
GERHARD O. W. MUELLER
Chief
Crime Prevention
and Criminal Justice Section
Assistant Director
Social Development Division

For the Government
of Costa Rica:

[Signed]
FERNANDO SALAZAR
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary
Permanent Representative
of Costa Rica
to the United Nations

[Signed]
GONZALO J. FACIO
Minister of Foreign Relations

[Signed]
EDGAR ARROYO CORDERO
Minister of the Interior
and Justice

[Signed]
JORGE ARTURO MONTERO CASTRO
Legal Counsel
Ministry of the Interior
and Justice

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE LAS NACIONES UNIDAS Y EL GOBIERNO DE COSTA RICA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL INSTITUTO LATINOAMERICANO PARA LA PREVENCIÓN DEL DELITO Y EL TRATAMIENTO DEL DELINCUENTE

Las Naciones Unidas (en adelante llamadas la «Organización» y el Gobierno de Costa Rica (en adelante llamado el «Gobierno»), deseando llevar a efecto las resoluciones 731 F (XXVII) y 1584 (L) del Consejo Económico y Social, que autorizan el establecimiento de un Instituto Latinoamericano para la Prevención del Delito y el Tratamiento del Delincuente, han acordado lo siguiente:

Artículo 1. ESTABLECIMIENTO, OBJETIVOS Y ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

1. *Establecimiento.* El Instituto Latinoamericano para la Prevención del Delito y el Tratamiento del Delincuente se establecerá en San José de Costa Rica, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo.

2. *Objetivos.* El objetivo principal del Instituto es colaborar con los gobiernos en el desarrollo económico y social equilibrado de los países latinoamericanos, mediante la formulación e incorporación en los programas nacionales de desarrollo de políticas e instrumentos de acción adecuados en el campo de la prevención del delito y la justicia penal.

3. *Actividades.* Para lograr ese fin, el Instituto se dedicará, entre otras cosas, a las siguientes actividades:

- (a) Organizar programas de capacitación para los encargados de elaborar las políticas, los planificadores, los administradores y el personal técnico especializado en materia de prevención del delito y tratamiento del delincuente, incluyendo estudios teóricos y prácticos; desarrollar cursos y seminarios sobre temas especiales (incluidos los métodos y técnicas de investigación y planificación), para personal de diferentes categorías.
- (b) Facilitar el intercambio de conocimientos técnicos y experiencias entre el personal de diferentes países de la región; y promover la preparación de materiales de formación y manuales.
- (c) Recoger y difundir información, así como realizar o impulsar investigaciones sistemáticas, multidisciplinarias y de carácter práctico, sobre las tendencias del delito en la región y los factores con ellas relacionados (con especial atención a los problemas nuevos y especiales, como la violencia, el uso indebido de estupefacientes, la corrupción, etc.); los costos económicos y sociales del delito y sus consecuencias para el desarrollo y la planificación; las necesidades y prioridades de acción en relación con el delito en los planes regional y subregional; las políticas y métodos convenientes de prevención del delito y lucha contra la delincuencia, y las estrategias y programas globales de prevención del delito y justicia penal, a la luz de las condiciones prevalecientes en la región y en el contexto de la planificación socioeconómica nacional.
- (d) Promover la adopción y aplicación por los gobiernos de normas, directrices y procedimientos que hayan recomendado las Naciones Unidas; promover un planteamiento integral de los problemas del delito y la justicia penal, vinculado con la planificación nacional general; contribuir a preparar, adaptar y poner en práctica políticas y programas eficaces para la prevención del delito y la justicia penal en la región, de conformidad con un plan internacional de acción y con otras recomendaciones de las Naciones Unidas en este sector.

- (e) Contribuir al desarrollo y la aplicación de las políticas y programas de las Naciones Unidas para la prevención del delito y la justicia penal, en el plano regional.
- (f) A petición de los gobiernos de la región, proporcionar servicios de asesoramiento y cualquier otra asistencia técnica que pueda requerirse.
- (g) Promover la colaboración entre los países de la región en materia de prevención del delito y lucha contra la delincuencia, con miras al desarrollo de políticas comunes y a la iniciación de acciones conjuntas sobre cuestiones de interés mutuo.

Artículo II. ORGANIZACIÓN DEL INSTITUTO

Para el cumplimiento de sus propósitos, el Instituto contará con el siguiente personal:

1. Un Director, nombrado por el Gobierno, de acuerdo con la Organización, y remunerado por el Gobierno. El Director será responsable ante la Organización y el Gobierno y sus funciones serán las siguientes:

- (a) Planear, dirigir y ejecutar, en cooperación con el Codirector y con el Asesor Principal, los programas técnicos de trabajo del Instituto.
- (b) En consulta con el Codirector y con el Asesor Principal, formular el presupuesto anual y administrar los recursos económicos del Instituto, de acuerdo con el presupuesto vigente previamente aprobado.
- (c) En consulta con el Codirector y con el Asesor Principal, seleccionar y nombrar el personal administrativo y técnico que proponga el Gobierno, a través de la Dirección General de Servicio Civil, en virtud de este Acuerdo; contratar el personal adicional, de carácter interino, que sea necesario para el cumplimiento de las actividades del Instituto; y aprobar la designación de aquellos funcionarios, propuestos por otros gobiernos, que se incorporen como empleados al Instituto, por breves períodos.
- (d) Informar, una vez al año, sobre las actividades desarrolladas por el Instituto, así como sobre su estado financiero, al Gobierno y a la Organización, enviando copia de este informe a los Gobiernos de todos los países latinoamericanos.
- (e) Formular, de acuerdo con el Codirector y con el Asesor Principal, el reglamento interno por el que se regirá el Instituto, el cual para su vigencia deberá ser aprobado por la Organización y el Gobierno.

2. Un Codirector, nombrado por la Organización y aprobado por el Gobierno, que será corresponsable con el Director y con el Asesor Principal del programa de trabajo técnico y de la administración del Instituto. El Codirector ejercerá las funciones del Director en ausencia de éste.

3. Un Asesor Principal, nombrado por el Director a través de la División General de Servicio Civil y de acuerdo con la Organización, que ejercerá también la función de Administrador y cuyas responsabilidades serán las siguientes:

- (a) Asesorar al Director respecto del programa de trabajo del Instituto y de la preparación del presupuesto anual;
- (b) Administrar los fondos del Instituto bajo las normas establecidas en este Acuerdo y las instrucciones dadas por el Director y/o el Codirector;
- (c) Supervisar la labor del personal adscrito al Instituto;
- (d) Asumir interinamente, en ausencia del Director y del Codirector, la dirección del Instituto, con las mismas atribuciones a ellos conferidas.

4. Personal Fijo, técnico y administrativo, nombrado por el Director.

5. Personal Interino, nombrado por el Director, para realizar determinados proyectos y actividades, el cual será remunerado con cargo a los recursos asignados para cada proyecto o actividad.

Artículo III. OBLIGACIONES DE LA ORGANIZACIÓN

La Organización, con sujeción a los fondos disponibles para este proyecto, proveerá:

1. Asistencia técnica y servicios de apoyo sustantivo, en forma de personal especializado y asesoramiento técnico, becas, documentación, materiales de estudio, información pertinente y estadísticas.
2. Ayuda para coordinar las actividades del Instituto con otras entidades afines, nacionales e internacionales, con las cuales se han celebrado convenios o acuerdos.
3. Apoyo amplio al Instituto ante los gobiernos o instituciones en materias relacionadas con la prevención del delito y el tratamiento de los delincuentes, para lograr el fortalecimiento de la capacidad financiera y técnica del Instituto.

Artículo IV. OBLIGACIONES DEL GOBIERNO

1. La sede oficial del Instituto estará situada en San José de Costa Rica, en el Edificio de Tribunales de la Corte Suprema de Justicia.

2. El Gobierno proporcionará al Instituto oficinas para el personal ejecutivo, técnico y administrativo, así como las instalaciones necesarias para celebrar cursos y reuniones, una biblioteca, salas de conferencias con equipos de interpretación simultánea y otros servicios apropiados, así como mobiliario y material de oficina.

3. El Gobierno proporcionará también:

- (a) El personal mencionado en las secciones 1, 3, 4 y 5 del Artículo II;
- (b) Cooperación en la realización de seminarios, conferencias y reuniones organizados por el Instituto; y
- (c) Asistencia en la impresión y divulgación de las publicaciones del Instituto.

Artículo V. FINANCIACIÓN

1. El Instituto estará facultado a administrar, mediante la entidad o mecanismo que el Gobierno establezca al efecto, los recursos directamente asignados al Instituto, tales como las contribuciones del Gobierno (incluidas las de la Corte Suprema de Justicia de Costa Rica), las contribuciones de otros gobiernos latinoamericanos y los fondos destinados por personas, fundaciones o instituciones nacionales e internacionales, para proyectos específicos o en general para el Instituto.

2. Además, el Instituto deberá procurar, para sus actividades, la cooperación de otros países de la región, o fuera de ella, en recursos financieros y en especie, mediante el suministro de los servicios de personal técnico, expertos a corto plazo, becas para cursos internacionales de capacitación, y otros.

3. Las contribuciones monetarias o en especie, específicamente asignadas al Instituto por gobiernos y otros donantes a través de la Organización, serán administradas por el Fondo de las Naciones Unidas para la Defensa Social, creado de conformidad con la resolución 1086 B (XXIX) del Consejo Económico y Social.

Artículo VI. IDIOMAS

Los idiomas oficiales del Instituto serán el español y el inglés.

Artículo VII. PRIVILEGIOS E INMUNIDADES

1. Los oficiales y expertos de la Organización al servicio del Instituto gozarán de los privilegios e inmunidades previstos en los artículos V, VI y VII de la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General el 13 de febrero de 1946. Estos funcionarios gozarán del derecho de libre entrada y salida de Costa Rica, cuando viajen en misión oficial.

2. El Gobierno facilitará la entrada y la salida de Costa Rica de otras personas que participen en cursos y otras actividades del Instituto, incluidos los becarios.

3. Los archivos y, en general, todos los documentos pertenecientes al Instituto o en poder de éste se considerarán inviolables.

4. El Instituto, sus haberes, ingresos y otros bienes estarán exentos de: *a)* todos los impuestos directos; *b)* derechos de aduana y prohibiciones y restricciones a la importación y exportación con respecto a los artículos importados o exportados por el Instituto para uso oficial, artículos que no podrán venderse en Costa Rica salvo en las condiciones convenidas por el Gobierno; y *c)* impuestos de ventas sobre las compras efectuadas en nombre del Instituto.

Artículo VIII. DISPOSICIONES ESPECIALES

1. A partir de la fecha en que se firme el Convenio por los representantes de la Organización y del Gobierno y para los actos sucesivos en que deban participar las Partes, la Organización se entenderá con el Gobierno, a través del Ministerio de Gobernación y Justicia, quien, a su vez, se pondrá de acuerdo con la Corte, según lo dispuesto en el reglamento interno, y procurará la colaboración de las otras entidades que proceda.

Artículo IX. ENTRADA EN VIGOR DEL ACUERDO

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma por los representantes debidamente acreditados y de su publicación en la Gaceta Oficial de Costa Rica.

2. El Acuerdo estará en vigor por un período inicial de cinco años, y se irá prorrogando por períodos quinquenales, salvo que un año antes de la expiración de uno cualquiera de esos períodos la Organización o el Gobierno envíen una nota oficial dando por terminado el Acuerdo.

3. El Acuerdo podrá modificarse con el consentimiento de las Partes y con arreglo al mismo procedimiento seguido para la firma y entrada en vigor.

4. El Acuerdo podrá ser denunciado en cualquier momento por cualquiera de las Partes firmantes. La denuncia será efectiva a los cuatro meses de recibida la notificación.

FIRMADO en Nueva York el undécimo día de julio de mil novecientos setenticinco.

Por las Naciones Unidas:

[Signed — Signé]

ERIK SUY
Secretario General Adjunto
Asesor Jurídico

[Signed — Signé]

GERHARD O. W. MUELLER
Jefe de la Sección
de Prevención del Delito
y Justicia Penal Director Auxiliar
de la División
de Desarrollo Social

Por el Gobierno
de Costa Rica:

[Signed — Signé]

FERNANDO SALAZAR
Embajador Extraordinario
y Plenipotenciario
Representante Permanente
de Costa Rica
ante las Naciones Unidas

[Signed — Signé]

GONZALO J. FACIO
Ministro de Relaciones
Exteriores y Culto

[Signed — Signé]

EDOAR ARROYO CORDERO
Ministro de Gobernación,
Policía, Justicia y Gracia

[Signed — Signé]

JORGE ARTURO MONTERO CASTRO
Asesor
Ministerio de Gobernación,
Policía, Justicia y Gracia

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT COSTA-RICIEN RELATIF À LA CRÉATION DE L'INSTITUT LATINO-AMÉRICAIN POUR LA PRÉVENTION DU CRIME ET LE TRAITEMENT DES DÉLINQUANTS

L'Organisation des Nations Unies (ci-après dénommée «l'Organisation») et le Gouvernement costaricien (ci-après dénommé «le Gouvernement»), désireux de donner effet aux résolutions 731 F (XXVII) et 1584 (L) du Conseil économique et social, qui ont autorisé la création d'un Institut latino-américain pour la prévention du crime et le traitement des délinquants, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. CRÉATION, OBJECTIFS ET ACTIVITÉS DE L'INSTITUT

1. *Création.* Il sera créé un Institut latino-américain pour la prévention du crime et le traitement des délinquants à San José (Costa Rica), conformément aux dispositions du présent Accord.

2. *Objectifs.* L'objectif principal de l'Institut est de collaborer avec les gouvernements à la réalisation d'un développement économique et social harmonieux en Amérique latine en les aidant à formuler et à incorporer dans leurs plans nationaux de développement des politiques et des programmes appropriés en matière de prévention du crime et de justice pénale.

3. *Activités.* A cette fin, l'Institut sera chargé notamment des fonctions suivantes :

- a) Organiser, dans le domaine de la prévention du crime et du traitement des délinquants, des programmes de formation à l'intention de dirigeants, de planificateurs, d'administrateurs et de personnel spécialisé, comprenant à la fois des études théoriques et pratiques; organiser des cours et des séminaires sur des sujets particuliers (notamment les méthodes et techniques de recherche et de planification) à l'intention de différentes catégories de personnel;
- b) Faciliter les échanges de connaissances techniques et de données d'expérience entre le personnel des différents pays de la région, et favoriser l'élaboration de matériels de formation et de manuels pratiques;
- c) Recueillir et diffuser des renseignements, mener et promouvoir des travaux de recherche appliquée pluridisciplinaires et systématiques ayant trait aux tendances de la criminalité dans la région ainsi qu'aux facteurs connexes (en accordant une attention particulière aux problèmes nouveaux et spéciaux tels que la violence, l'abus des drogues, la corruption, etc.), aux coûts économiques et sociaux de la criminalité et à ses incidences sur le développement et la planification, aux exigences et aux priorités de la lutte contre la criminalité aux niveaux régional et sous-régional, aux politiques et aux méthodes de prévention et de répression du crime, ainsi qu'aux stratégies et programmes d'ensemble concernant la prévention du crime et la justice pénale, compte tenu des conditions existant dans la région et dans le contexte de la planification socio-économique nationale;
- d) Promouvoir l'adoption et l'application par les gouvernements des normes, principes directeurs et procédures recommandés par l'Organisation des Nations Unies; favoriser la recherche de solutions globales aux problèmes de la criminalité et de la justice pénale, liées à la planification nationale d'ensemble; aider à élaborer, adapter et mettre en œuvre des politiques et des programmes efficaces en matière de prévention

¹ Entré en vigueur le 11 juillet 1975 par la signature, conformément à l'article IX, paragraphe 1.

du crime et de justice pénale dans la région, conformément à un plan d'action international et aux autres recommandations de l'Organisation des Nations Unies dans ce domaine;

- e) Contribuer à l'élaboration et à l'application des politiques et programmes de l'Organisation des Nations Unies relatifs à la prévention du crime et à la justice pénale au niveau régional;
- f) Fournir aux gouvernements de la région qui le demandent les services consultatifs et l'assistance technique dont ils pourraient avoir besoin;
- g) Encourager la coopération entre les pays de la région en ce qui concerne la prévention et la répression du crime en vue d'élaborer des politiques communes et d'engager une action concertée dans les domaines d'intérêt mutuel.

Article II. ORGANISATION DE L'INSTITUT

Afin qu'il puisse atteindre ses objectifs, l'Institut sera doté du personnel suivant :

1. Un Directeur, nommé par le Gouvernement avec l'assentiment de l'Organisation et rémunéré par lui. Le Directeur sera responsable devant l'Organisation et le Gouvernement et sera chargé des fonctions suivantes :

- a) Préparer, diriger et exécuter, en coopération avec le Co-directeur et le Conseiller principal, le programme de travail technique de l'Institut;
- b) En consultation avec le Co-directeur et le Conseiller principal, établir le budget annuel et gérer les ressources financières de l'Institut, compte tenu du budget en cours qui aura été précédemment approuvé;
- c) En consultation avec le Co-directeur et le Conseiller principal, sélectionner et nommer le personnel administratif et technique que proposera le Gouvernement par l'intermédiaire de la Direction générale de la fonction publique, conformément aux dispositions du présent Accord; engager le personnel temporaire supplémentaire dont le concours peut être nécessaire à l'exécution des travaux de l'Institut; et approuver la nomination d'employés proposés par d'autres gouvernements, qui seront intégrés pour des périodes de courte durée aux effectifs de l'Institut;
- d) Présenter tous les ans un rapport au Gouvernement et à l'Organisation sur les activités de l'Institut et sur sa situation financière; une copie de ce rapport sera également transmise aux gouvernements de tous les autres pays d'Amérique latine;
- e) Elaborer, d'entente avec le Co-directeur et le Conseiller principal, le règlement intérieur de l'Institut qui entrera en vigueur dès son approbation par l'Organisation et le Gouvernement;

2. Un Co-directeur, nommé par l'Organisation avec l'assentiment du Gouvernement, qui sera chargé, conjointement avec le Directeur et le Conseiller principal, du programme de travail technique et de l'administration de l'Institut. Il assumera les fonctions du Directeur en l'absence de ce dernier;

3. Un Conseiller principal, nommé par le Gouvernement par l'intermédiaire de la Direction générale de la fonction publique, avec l'assentiment de l'Organisation, qui exercera également les fonctions d'Administrateur et dont les attributions seront les suivantes :

- a) Conseiller le Directeur sur le programme de travail de l'Institut et l'établissement du budget annuel;
- b) Gérer les fonds de l'Institut conformément aux dispositions du présent Accord et aux instructions données par le Directeur et/ou le Co-directeur;
- c) Surveiller le travail du personnel de l'Institut;

- d) Assumer temporairement, en l'absence du Directeur et du Co-directeur, la direction de l'Institut, avec les mêmes pouvoirs que ceux qui sont conférés à ces derniers;
4. Du personnel permanent, technique et administratif, nommé par le Directeur;
 5. Du personnel temporaire, nommé par le Directeur en vue d'exécuter des projets et des activités particuliers, et dont la rémunération sera prélevée sur les ressources allouées à chaque projet ou activité.

Article III. OBLIGATIONS DE L'ORGANISATION

Dans la limite des fonds disponibles pour ce projet, l'Organisation fournira :

1. Une assistance et des services d'appui techniques sous forme de personnel spécialisé et de conseils d'experts, de bourses, de documentation, de matériel de formation, d'informations pertinentes et de données statistiques;
2. Une aide en vue de la coordination des activités de l'Institut avec celles d'organismes nationaux ou internationaux analogues avec lesquels des accords ont été conclus;
3. Un appui général à l'Institut pour les questions en rapport avec des gouvernements ou des institutions dans le domaine de la prévention du crime et du traitement des délinquants, de façon à renforcer les moyens techniques et financiers de l'Institut.

Article IV. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT

1. L'Institut aura son siège officiel à San José (Costa Rica), dans les bâtiments de la Cour suprême de Justice.

2. Le Gouvernement fournira à l'Institut des bureaux pour le personnel de direction, le personnel technique et le personnel administratif, les locaux nécessaires pour les cours et les réunions, une bibliothèque, des salles de conférences équipées de matériel d'interprétation simultanée, ainsi que d'autres installations appropriées, du mobilier et du matériel de bureau.

3. Le Gouvernement fournira également :

- a) Le personnel visé aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 de l'article II;
- b) Une coopération pour la tenue des séminaires, conférences et réunions organisés par l'Institut; et
- c) Une aide pour l'impression et la diffusion des publications de l'Institut.

Article V. FINANCEMENT

1. L'Institut sera habilité à gérer, par l'intermédiaire d'entités ou de mécanismes que le Gouvernement créera à cette fin, les ressources directement allouées à l'Institut, telles que les contributions du Gouvernement (y compris celles de la Cour suprême de Justice du Costa Rica), les contributions d'autres gouvernements d'Amérique latine, ainsi que les fonds offerts par des particuliers, des fondations et des organismes nationaux ou internationaux, soit pour des projets particuliers, soit pour financer l'ensemble des activités de l'Institut.

2. En outre, l'Institut s'efforcera d'obtenir d'autres pays, appartenant à la région ou non, une aide financière et des contributions en nature, consistant notamment en la fourniture de services techniques et d'experts engagés pour des périodes de courte durée, ainsi qu'en l'attribution de bourses pour des stages de formation internationaux.

3. Les fonds ou contributions en nature directement fournis à l'Institut par les gouvernements et d'autres donateurs par l'intermédiaire de l'Organisation seront gérés par le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la défense sociale, créé en application de la résolution 1086 B (XXXIX) du Conseil économique et social.

Article VI

Les langues officielles de l'Institut seront l'espagnol et l'anglais.

Article VII. PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Les fonctionnaires et les experts de l'Organisation affectés à l'Institut bénéficieront des privilèges et des immunités prévus aux articles V, VI et VII de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies, adoptée par l'Assemblée générale le 13 février 1946¹. Ils pourront, lorsqu'ils voyageront à titre officiel, entrer au Costa Rica et en sortir librement.

2. Le Gouvernement facilitera aux personnes participant à des cours ou à d'autres activités de l'Institut, notamment aux titulaires de bourses d'études, l'entrée au Costa Rica et la sortie du pays.

3. Les archives et, d'une manière générale, tous les documents appartenant à l'Institut ou détenus par lui seront inviolables.

4. L'Institut, ses avoirs, revenus et autres biens seront exonérés a) de tout impôt direct ; b) de tous droits de douane et interdictions ou restrictions à l'importation et à l'exportation pour les articles que l'Institut importera ou exportera à des fins officielles, lesdits articles ne pouvant être mis en vente au Costa Rica, si ce n'est aux conditions convenues par le Gouvernement ; et c) de l'impôt sur les ventes pour les achats effectués pour le compte de l'Institut.

Article VIII. DISPOSITIONS SPÉCIALES

1. A dater de la signature du présent Accord par les représentants de l'Organisation et du Gouvernement, et pour tous les actes ultérieurs auxquels participeront les parties, l'Organisation traitera avec le Gouvernement par l'intermédiaire du Ministère de l'intérieur et de la justice qui, pour sa part, conclura une entente avec la Cour conformément aux dispositions du règlement intérieur susmentionné et s'assurera, s'il y a lieu, le concours d'autres autorités.

Article IX. ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature par les représentants dûment habilités des deux parties et de sa publication au Journal officiel du Costa Rica.

2. Il restera en vigueur durant une période initiale de cinq années, et sera ensuite prorogé pour des périodes de cinq ans, à moins qu'un an avant l'expiration de l'une de ces périodes l'Organisation ou le Gouvernement ne le dénonce au moyen d'une notification officielle.

3. Le présent Accord pourra être modifié d'un commun accord entre les parties et suivant la procédure suivie pour sa signature et son entrée en vigueur.

4. Le présent Accord pourra être dénoncé à tout moment par l'une ou l'autre des parties signataires. Cette dénonciation prendra effet quatre mois après la réception de la notification correspondante.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1, p. 15.

SIGNÉ à New York le 11 juillet 1975.

Pour l'Organisation
des Nations Unies :
Le Secrétaire général adjoint,
Conseiller juridique,

[Signé]
ERIK SUY

Le Chef de la Section
de la prévention du crime
et de la justice pénale,
Directeur adjoint
de la Division
du développement social,

[Signé]
GERHARD O. W. MUELLER

Pour le Gouvernement
du Costa Rica :
L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire,
Représentant permanent du Costa Rica
auprès de l'Organisation
des Nations Unies,

[Signé]
FERNANDO SALAZAR

Le Ministre des relations
extérieures,

[Signé]
GONZALO J. FACIO

Le Ministre de l'intérieur
et de la justice,

[Signé]
EDGAR ARROYO CORDERO

Le Conseiller juridique
du Ministère de l'intérieur
et de la justice,

[Signé]
JORGE ARTURO MONTERO CASTRO

No. 14108

—

**FRANCE
and
COLOMBIA**

**Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Bogotá
on 28 April 1953**

**Exchange of notes constituting an agreement amending the
above-mentioned Agreement. Bogotá, 30 March 1962**

**Exchange of notes constituting an agreement amending the
above-mentioned Agreement of 28 April 1953, as
amended. Bogotá, 8 March 1973**

Authentic texts: French and Spanish.

Registered by France on 16 July 1975.

N° 14108

—

FRANCE
et
COLOMBIE

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé
à Bogotá le 28 avril 1953**

**Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord
susmentionné. Bogotá, 30 mars 1962**

**Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord
susmentionné du 28 avril 1953, tel que modifié. Bogotá,
8 mars 1973**

Textes authentiques : français et espagnol.

Enregistré par la France le 16 juillet 1975.

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE

Le Président de la République française, d'une part, et le Président de la République de Colombie, en exercice, d'autre part,

Considérant qu'il convient de conclure un Accord destiné à régulariser les transports aériens entre les deux pays qu'effectuent ou que vont effectuer les entreprises de transport aérien françaises et colombiennes,

Ont résolu de conclure un Accord et à cette fin ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs, à savoir :

Le Président de la République française, M. Abel Verdier, Ambassadeur de France en Colombie, officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 1939-1945 avec palme, médaille de la Résistance avec rosette;

Le Président de la République de Colombie, en exercice, le docteur Juan Uribe Holguín, Ministre des Relations extérieures;

Lesquels, après avoir déposé leurs pleins pouvoirs respectifs qui ont été trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I^{er}. Pour l'application du présent Accord et de ses Annexes :

a) L'expression «Autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la France, le Secrétariat général de l'Aviation civile et commerciale, et, en ce qui concerne la Colombie, la Direction du Département national de l'Aéronautique civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux;

b) L'expression «Services agréés» signifie tous services aériens réguliers exploités sur les routes décrites aux tableaux annexés au présent Accord;

c) L'expression «Entreprise de transport aérien désignée» signifie toute entreprise que l'une des Parties contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés et au sujet de laquelle notification par écrit aura été faite aux Autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article III du présent Accord.

Article II. Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés aux Annexes ci-jointes en vue de l'établissement des services aériens agréés.

Article III. 1. Chacun des services agréés peut être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à qui ces droits ont été concédés, sous réserve que :

a) La Partie contractante à qui les droits ont été accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées, et

b) La Partie contractante qui accorde les droits ait autorisé la ou les entreprises de transport aérien en question à ouvrir les services agréés, ce qu'elle fera sans retard, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article VII.

2. Les entreprises désignées pourront être appelées à fournir aux Autorités aéronautiques de la Partie contractante qui concède les droits la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements généralement

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 28 avril 1953, date de la signature, conformément à l'article XV.

appliqués par ces autorités au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article IV. Afin d'éviter toute mesure discriminatoire et de respecter le principe de l'égalité du traitement :

1. Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer des taxes ou droits fiscaux justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations aux entreprises aériennes désignées par l'autre Partie contractante. Ces taxes et droits ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient payés pour l'utilisation desdits aéroports et installations par ses entreprises nationales effectuant des services internationaux similaires.

2. Les aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par une des Parties contractantes ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement normal demeurant à bord des aéronefs à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui restent à bord à leur sortie dudit territoire bénéficieront sur ce territoire de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires de caractère national ou local.

3. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement normal, non compris au paragraphe 2, destinés à être utilisés à bord des aéronefs de ladite entreprise, bénéficieront du traitement suivant :

- a) Dans le cas des carburants et des huiles lubrifiantes embarqués sur les aéronefs dans ce territoire : franchise de sortie;
- b) Dans le cas de pièces de rechange et de l'équipement normal des aéronefs : franchise d'entrée;
- c) Dans le cas des carburants, des huiles lubrifiantes, des pièces de rechange et de l'équipement normal des aéronefs, non inclus aux paragraphes *a* et *b* : un traitement aussi favorable que celui appliqué aux mêmes articles, destinés à être utilisés par les aéronefs d'une entreprise nationale ou de l'entreprise étrangère la plus favorisée exploitant des services aériens internationaux.

Article V. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, seront, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des services agréés.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un Etat tiers.

Article VI. 1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire, en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation, à la manœuvre et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés à bord des aéronefs, tels que ceux qui s'appliquent aux formalités de police à l'entrée, à l'immigration, aux passeports, aux formalités de congé, aux douanes et à la quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages et marchandises pris à bord des aéronefs sur les services agréés.

3. Tant que subsistera la nécessité du visa pour l'entrée des étrangers sur le territoire de chacune des Parties contractantes, les membres d'équipage, inscrits sur le manifeste de tout aéronef exploitant un service agréé au présent Accord, seront exempts de la nécessité de posséder un passeport et un visa, à condition qu'ils soient détenteurs du document d'identité prévu au paragraphe 3-10 de l'Annexe 9 de la Convention d'Aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944¹.

Article VII. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve suffisante qu'au moins la moitié de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains des nationaux de cette dernière Partie contractante ou lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article VI ci-dessus ou ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent Accord et ses Annexes.

Article VIII. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront périodiquement en vue de s'assurer de l'application des principes définis au présent Accord et à ses Annexes et de leur exécution satisfaisante.

Article IX. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque des Annexes au présent Accord, ou de se prévaloir de la faculté mentionnée à l'article VII, elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les Autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes. Cette consultation devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification aux Annexes convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur après sa confirmation par un Echange de notes par voie diplomatique.

Article X. Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de ses Annexes qui ne pourra pas être réglé par voie de consultation directe soit entre les entreprises intéressées, soit entre les Autorités aéronautiques, soit enfin entre les Gouvernements respectifs, sera soumis à l'arbitrage conformément aux règles du droit international.

Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourraient être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la sentence arbitrale, cette dernière étant, dans tous les cas, considérée comme définitive.

Article XI. Lorsqu'une des Parties contractantes aura l'intention de dénoncer le présent Accord, elle devra demander une consultation à l'autre Partie contractante. Si aucun accord n'est intervenu passé un délai de soixante jours après la date de l'envoi de cette demande de consultation, la Partie contractante pourra notifier sa dénonciation. Cette dénonciation devra en même temps être communiquée à l'O.A.C.I.

Cette notification de dénonciation étant reçue, le présent Accord cessera d'être en vigueur à la date indiquée dans celle-ci, mais à la condition toutefois que dix mois se soient écoulés à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu ladite notification.

Au cas où l'autre Partie contractante n'accuserait pas réception de la notification, celle-ci sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'O.A.C.I.

¹ 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; et vol. 893, p. 117.

Article XII. Au cas où les deux Parties contractantes auraient ratifié une Convention multilatérale d'aviation, ou y auraient adhéré, le présent Accord et ses Annexes devront être amendés de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.

Article XIII. Le présent Accord se substitue à tous privilèges, concessions ou autorisations antérieurement accordés à quelque titre que ce soit par l'une des Parties contractantes à des entreprises aériennes de l'autre Partie.

Article XIV. Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue le 7 décembre 1944 à Chicago.

Article XV. Les dispositions du présent Accord seront appliquées à titre provisoire dès la date de sa signature. Elles entreront définitivement en vigueur aussitôt que les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur seront propres.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leurs signatures et leurs sceaux.

FAIT à Bogotá, en double exemplaire, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi, le 28 avril 1953.

[Signé]
ABEL VERDIER

[Signé]
JUAN URIBE HOLGUÍN

ANNEXES

ANNEXE I

I

Le Gouvernement de la République française accorde aux entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République de Colombie le droit d'assurer des services aériens sur les routes mentionnées au tableau II ci-annexé, à l'exclusion de tout cabotage en territoire français.

II

Le Gouvernement de la République de Colombie accorde aux entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République française le droit d'assurer des services aériens sur les routes mentionnées au tableau I ci-annexé, à l'exclusion de tout cabotage en territoire colombien.

III

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes conformément aux dispositions de l'Accord et de la présente annexe jouiront, sur le territoire de l'autre Partie contractante et sur chaque itinéraire décrit aux tableaux ci-annexés, du droit de traverser ce territoire sans atterrir, et d'atterrir pour des raisons non commerciales sur les aéroports ouverts au trafic international.

IV

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes jouiront en outre, sous les conditions précisées à la présente section, du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux points mentionnés dans les tableaux ci-annexés.

b) L'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des deux Parties contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés, entre leurs territoires respectifs.

Au cas où un tiers pays imposerait des limitations unilatérales affectant les services agréés, les Parties contractantes s'engagent à faire leur possible pour éliminer ces limitations. Si l'exercice d'un droit de trafic de cinquième liberté régionale se trouvait empêché par une telle limitation d'un tiers pays, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se mettraient d'accord sur la manière d'éviter toute atteinte sur le plan pratique à l'esprit de réciprocité qui anime le présent Accord.

c) L'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront prendre en considération, sur les parcours communs, leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d) Sur chacune des routes énumérées aux tableaux I et II ci-après, les services agréés dans le présent Accord auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

Dans la limite de la capacité mise en œuvre en vertu de l'alinéa précédent et à titre complémentaire de celle-ci, la ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes pourront satisfaire aux besoins de trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie contractante.

e) Une capacité additionnelle pourra accessoirement être mise en œuvre en sus de celle visée au paragraphe *d*, chaque fois que la justifieront les besoins du trafic des pays desservis par la route.

f) Eu égard à l'application des paragraphes *d* et *e* précédents, le développement des services locaux et régionaux constitue un droit fondamental et primordial pour les pays intéressés à la route.

g) Les fréquences des services respectifs sur les routes agréées feront l'objet d'une entente préalable entre les entreprises désignées. Si celles-ci ne parvenaient pas à un tel accord, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceraient de parvenir à une solution satisfaisante. En cas de besoin, les consultations prévues à l'article VIII de l'Accord pourraient être provoquées.

V

Les consultations prévues à l'article VIII de l'Accord pourront avoir lieu à la demande de l'une des Parties contractantes en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les principes énoncés à la section IV ci-dessus sont appliqués et de s'assurer que les intérêts de leurs services locaux et régionaux ainsi que ceux de leurs services long-courriers ne sont pas lésés.

Les Parties contractantes tiendront compte, au cours de ces consultations, des statistiques du trafic effectué qu'elles s'engagent à échanger régulièrement entre elles.

VI

a) La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables compte tenu en particulier du coût de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs proposés par les autres entreprises qui exploitent tout ou partie de la même route et des caractéristiques présentées par chaque service, telles que les conditions de vitesse et de confort.

b) Les tarifs appliqués au trafic embarqué ou débarqué à l'une des escales ne pourront pas être inférieurs à ceux pratiqués pour le même trafic par les entreprises aériennes de la Partie contractante qui exploitent des services locaux ou régionaux sur le secteur de route correspondant.

c) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés entre les points du territoire français et les points du territoire colombien, et vice versa, mentionnés aux tableaux ci-annexés sera faite par accord entre les entreprises françaises et colombiennes désignées.

Ces entreprises procéderont :

- 1° Soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport aérien international (I.A.T.A.);
- 2° Soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers, qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

d) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante, au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord de ces Autorités.

e) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parviennent pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe c ci-dessus, ou si l'une des Parties contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe d précédent, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article X de l'Accord.

La Partie contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre Partie contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur, en attendant que la sentence arbitrale ait été rendue ou que des mesures provisoires aient été édictées conformément aux dispositions de l'article X du présent Accord.

VII

Toute modification des routes aériennes mentionnées aux tableaux ci-après, qui affecterait des escales dans les territoires autres que ceux des Parties contractantes, ne sera pas considérée comme une modification à l'Annexe. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification, sous réserve toutefois de sa notification sans délai aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si ces dernières estiment, eu égard aux principes énoncés à la section IV de la présente Annexe, que les intérêts de leurs entreprises de transport aérien nationales sont affectés par ladite modification, elles se concerteront avec les Autorités aéronautiques de la Partie contractante, afin de parvenir à un accord satisfaisant.

VIII

A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront se communiquer aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations données à leurs propres entreprises désignées pour exploiter les services agréés ou des fractions desdits services. Ces informations comporteront nécessairement copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles ainsi que tous documents correspondants.

TABLEAU I

1. De France, via Madrid, Lisbonne, les Canaries ou les Açores, les Bermudes, les Antilles françaises, Caracas, vers Bogotá et au-delà vers Quito ou Guayaquil et Lima, dans les deux sens.
2. De France, via Madrid, Lisbonne, Dakar, Cayenne, Port-d'Espagne ou les Antilles françaises, Caracas, vers Bogotá et au-delà vers Quito ou Guayaquil et Lima, dans les deux sens.

TABLEAU II

1. De Colombie, via Caracas, Porto Rico, les Bermudes, les Açores, Lisbonne, Madrid, vers Paris et au-delà vers Francfort et Hambourg, dans les deux sens.
2. De Colombie, via Caracas, Trinidad, les Iles du Sel, Lisbonne, Madrid, vers Paris et au-delà vers Francfort et Hambourg, dans les deux sens.

N.B. La ou les entreprises qui exploitent les routes ci-dessus pourront supprimer une ou plusieurs des escales intermédiaires, sous réserve que cette suppression soit annoncée au préalable sur les horaires desdites entreprises.

ANNEXE II

I

Les Parties contractantes conviennent que les entreprises aériennes désignées ne paieront d'impôt sur le revenu ou tout autre impôt complémentaire ou additionnel grevant le revenu qu'au Gouvernement de leur propre pays. Il est entendu que cette convention se réfère uniquement au revenu provenant des recettes du trafic aérien. De plus, il est convenu que le revenu auquel se réfère le présent paragraphe comprend aussi bien celui acquis à l'intérieur des pays respectifs que celui acquis à l'extérieur.

II

Les Parties contractantes conviennent également que les revenus bruts acquis par les entreprises désignées dans le territoire de l'autre Partie contractante seront utilisés en premier lieu pour la couverture des frais engagés sur ce territoire par l'entreprise considérée. Les excédents de recettes sur les dépenses seront transférables librement, soit dans la monnaie du pays auquel l'entreprise désignée appartient, soit en dollars des Etats-Unis d'Amérique, au choix de ladite entreprise, sur la base du taux de change officiel valable pour l'encaissement des recettes brutes. Il est entendu que ces surplus seront uniquement ceux qui proviennent des recettes du trafic, déduction faite des frais que l'entreprise désignée encourt sur le territoire.

Les Parties contractantes prendront, en surplus, les mesures nécessaires pour le transfert des sommes acquises par les entreprises désignées avant l'entrée en vigueur du présent Accord.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA FRANCESA

El Presidente de la República de Colombia, Encargado, por una parte, y el Presidente de la República Francesa, por la otra,

Teniendo en cuenta que conviene celebrar un Acuerdo que regularice las comunicaciones aéreas entre los dos países que estén efectuando o lleguen a efectuar las empresas de transportes aéreos colombianas y francesas,

Han determinado celebrar tal Acuerdo y para ese fin nombrado sus respectivos Plenipotenciarios, a saber:

El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Colombia, Encargado, A Su Excelencia el señor doctor Juan Uribe-Holguín, Ministro de Relaciones Exteriores;

El Excelentísimo Señor Presidente de la República Francesa, a Su Excelencia el Señor Abel Verdier, Embajador de Francia en Colombia, Oficial de la Legión de Honor, Cruz de Guerra 1939 – 1945 con Palma, Medalla de la Resistencia con Roseta,

Quienes, después de haberse comunicado sus plenos poderes y de hallarlos en buena y debida forma, han acordado lo siguiente:

Artículo I. Para la aplicación del presente Acuerdo y de sus Anexos:

a) La expresión «Autoridades Aeronáuticas» significa, en lo que concierne a Colombia, la Dirección del Departamento Nacional de Aeronáutica Civil y, en lo que concierne a Francia, el Secretariado General de Aviación Civil y Comercial o, en ambos casos, toda persona o entidad autorizada para asumir las funciones ejercidas actualmente por tales organismos;

b) La expresión «servicios acordados» significa todo servicio aéreo regular explotado en las rutas descritas en los Cuadros del presente Acuerdo;

c) La expresión «Empresa Aérea Designada» significa toda empresa que las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes haya designado para explotar los servicios acordados, previa notificación por escrito a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, de conformidad con las disposiciones del Artículo III del presente Acuerdo.

Artículo II. Cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra los derechos especificados en los Anexos a este Acuerdo, con el objeto de establecer los servicios acordados.

Artículo III. Primero. Los servicios acordados podrán ser inaugurados inmediatamente o en una fecha posterior, a voluntad de la Parte Contratante a la cual se otorguen los derechos, previos los siguientes requisitos:

a) Que la Parte Contratante a la cual se otorguen los derechos designe una o varias empresas aéreas para explotar la ruta o las rutas especificadas, y

b) Que la Parte Contratante que otorga los derechos autorice a la empresa o empresas aéreas designadas para establecer los servicios acordados, estipulándose que las autorizaciones se expedirán sin demora, a reserva de las disposiciones del párrafo segundo del presente Artículo y del Artículo VII.

Segundo. Las empresas aéreas designadas podrán ser llamadas a suministrar a las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que otorga los derechos la prueba de

que se encuentran en capacidad de satisfacer los requisitos establecidos por las leyes y reglamentos generales aplicados por tales autoridades para la explotación de servicios aéreos regulares en el país que otorga los derechos.

Artículo IV. Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento se estipula lo siguiente:

Primero. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan justos y razonables derechos por la utilización de los aeropuertos y demás instalaciones a las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Tales derechos no serán más elevados que aquéllos que pagarían por la utilización de dichos aeropuertos e instalaciones las empresas nacionales cuando efectúen servicios internacionales semejantes:

Segundo. Las aeronaves de la empresa aérea designada por una Parte Contratante y los carburantes, lubricantes, repuestos y equipos regulares de las aeronaves que estuvieren a bordo de las mismas a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante y que continúen a bordo a su salida disfrutarán en dicho territorio de exención de derechos de aduana, tasas de inspección e impuestos y gravámenes similares de carácter nacional o local.

Tercero. Los carburantes, lubricantes, repuestos y equipos regulares no comprendidos en el párrafo Segundo y destinados a las aeronaves de las empresas designadas por una de las Partes Contratantes disfrutarán en el territorio de la otra del siguiente tratamiento:

- a) Exención de derechos de exportación en el caso de carburantes y lubricantes cargados en las aeronaves;
- b) Exención de derechos de importación en el caso de repuestos y equipos regulares para las aeronaves;
- c) Tratamiento no menos favorable que el otorgado a los mismos elementos destinados al uso de las aeronaves de las empresas aéreas nacionales o de las empresas aéreas extranjeras más favorecidas que exploten servicios internacionales, para los carburantes, lubricantes, repuestos y equipos regulares de aeronaves no incluidos en los ordinales a) y b) del presente párrafo.

Artículo V. Los certificados de navegabilidad y de aptitud y las licencias expedidas o aceptadas por una de las Partes Contratantes que se hallen vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de la explotación de los servicios acordados.

Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de no aceptar para los vuelos sobre su propio territorio los certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

Artículo VI. Primero. Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada y salida de su territorio de aeronaves empleadas en la navegación internacional o que regulen la explotación, la maniobra y la navegación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites del mismo territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

Segundo. Las leyes y reglamentos que rijan en el territorio de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulación y carga de aeronaves, tales como las de policía, inmigración, pasaportes, despacho, aduanas y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación y carga de las aeronaves de la otra Parte Contratante en los servicios acordados.

Tercero. Mientras subsista el requisito del visado para la admisión de extranjeros en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, los tripulantes inscritos en el manifiesto de a bordo de cualquier aeronave que explote un servicio inscrito en el presente Acuerdo estarán exentos de la exigencia de pasaporte y visado siempre que estén en posesión del documento de identidad previsto en el párrafo 3-10 del Anexo 9 de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo VII. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de rehusar o revocar la autorización dada a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante cuando no tuviere la prueba suficiente de que, por lo menos, la mitad de la propiedad y el control efectivo de tal empresa están en poder de los nacionales de dicha Parte Contratante o cuando esta empresa no se conforme a las leyes y reglamentos contemplados en el Artículo VI o no cumpla con las obligaciones que le imponen el presente Acuerdo y sus Anexos.

Artículo VIII. Con espíritu de estrecha colaboración, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se consultarán periódicamente a fin de comprobar que la aplicación y ejecución de los principios definidos en el presente Acuerdo y en sus Anexos son satisfactorias.

Artículo IX. Si una u otra de las Partes Contratantes quisiere modificar cualquier cláusula de los Anexos al presente Acuerdo o hacer uso de la facultad establecida en el Artículo VII podrá solicitar que se efectúe una consulta entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes. Esta consulta se tramitará dentro de un plazo de sesenta días contados desde la fecha de su petición. Toda modificación a los Anexos convenida entre dichas autoridades entrará en vigencia después de su confirmación mediante un cambio de notas por la vía diplomática.

Artículo X. Toda discrepancia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación y la aplicación del presente Acuerdo y de sus Anexos que no pudiese ser resuelta mediante consulta directa, ya entre las empresas designadas, ya entre las autoridades aeronáuticas, ya entre los Gobiernos respectivos, será sometida a arbitraje, conforme a las reglas del Derecho Internacional.

Las Partes Contratantes se comprometen a aceptar las medidas provisionales que se adopten en el curso del arbitraje, así como la sentencia arbitral y, en todo caso, ésta última se considerará como definitiva.

Artículo XI. Cuando una de las Partes Contratantes decida denunciar el presente Acuerdo consultará a la otra Parte Contratante. Si no hubiere arreglo pasados sesenta días después de la fecha de la presentación de tal consulta, la Parte Contratante podrá notificar su denuncia. Tal denuncia será comunicada simultáneamente a la OACI.

Recibida por la otra Parte Contratante ésta notificación de denuncia, cesará la vigencia del presente Acuerdo en la fecha indicada en la denuncia, siempre que hayan transcurrido diez meses, por lo menos, a partir del día en que fuere recibida dicha notificación.

En el caso de que la otra Parte Contratante no acusara recibo de la notificación, ésta se dará por recibida catorce días después de ser recibida por la OACI.

Artículo XII. En caso de que las dos Partes Contratantes adhieran y ratifiquen una Convención Multilateral de Aviación, el presente Acuerdo y sus Anexos se reformarán de conformidad con las disposiciones de dicha Convención tan pronto como ésta entre en vigencia entre ellas.

Artículo XIII. El presente Acuerdo sustituye todos los privilegios, concesiones o autorizaciones otorgadas anteriormente a cualquier título por una de las Partes Contratantes a empresas aéreas de la otra Parte Contratante.

Artículo XIV. El presente Acuerdo y todos los contratos relativos a él serán registrados en la Organización de la Aviación Civil Internacional, establecida por la Convención de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo XV. El presente Acuerdo entrará provisionalmente en vigor en la fecha de su firma y definitivamente tan pronto como las dos Partes Contratantes se notifiquen mutuamente el cumplimiento de las formalidades constitucionales que les son propias.

FIRMADO en Bogotá, a los veintiocho días del mes de Abril de mil novecientos cincuenta y tres, en dos ejemplares, uno en lengua española y otro en francesa. Los dos textos prestarán igual fé y mérito.

[Signed — Signé]¹

[Signed — Signé]²

ANEXO I

I

El Gobierno de la República de Colombia concede a las empresas aéreas designadas por el Gobierno de la República Francesa el derecho de explotar los servicios en las rutas mencionadas en el Cuadro Primero adjunto, con exclusión de todo cabotaje en territorio colombiano.

II

El Gobierno de la República Francesa concede a las empresas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Colombia el derecho de explotar los servicios en las rutas mencionadas en el Cuadro Segundo adjunto, con exclusión de todo cabotaje en el territorio francés.

III

La empresa o las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes de conformidad con las disposiciones del Acuerdo y del presente Anexo disfrutarán en el territorio de la otra Parte Contratante y sobre cada uno de los itinerarios descritos en los Cuadros adjuntos del derecho de atravesar dicho territorio sin aterrizar en él, lo mismo que del derecho de aterrizar por razones no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional.

IV

a) La empresa o las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes disfrutarán, además, bajo las condiciones definidas en la presente Sección, del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en los puntos mencionados en los Cuadros adjuntos.

b) La empresa o las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes recibirán tratamiento justo y equitativo, a fin de aprovechar posibilidades iguales en la explotación de los servicios acordados entre sus respectivos territorios. En el evento de que un tercer país imponga limitaciones unilaterales que afecten los servicios acordados, las Partes Contratantes se obligan a hacer lo posible por eliminar tales limitaciones. Si el ejercicio de un tráfico de quinta libertad regional fuere impedido por el hecho de una tal limitación por un tercer país, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se pondrán de acuerdo sobre la manera de evitar que se afecte, en la práctica, el espíritu de reciprocidad que anima el presente Acuerdo.

c) La empresa o las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes tomarán en consideración sus intereses mutuos en los recorridos comunes, a fin de que no afecten indebidamente sus respectivos servicios.

¹ Signed by Abel Verdier — Signé par Abel Verdier.

² Signed by Juan Uribe Holguín — Signé par Juan Uribe Holguín.

d) Sobre cada una de las rutas determinadas en los Cuadros Primero y Segundo adjuntos, los servicios convenidos en el presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial ofrecer, con un coeficiente de utilidad razonable, una capacidad adecuada a las demandas normales y previsibles del tráfico aéreo internacional que proceda de o esté destinado al país a que pertenece la empresa que explota dichos servicios.

Hasta el límite de la capacidad definida en virtud del párrafo precedente y a título complementario de él, la empresa o las empresas designadas por una de las Partes Contratantes podrán satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de terceros Estados que estén situados sobre las rutas convenidas y el territorio de la otra Parte Contratante.

e) Podrá ofrecerse una capacidad adicional, además de la que se ha tenido en cuenta en el párrafo *d)*, cuando lo justifiquen las demandas del tráfico de los países servidos por la ruta.

f) En lo que se refiere a la aplicación de los párrafos *d)* y *e)* precedentes, el desarrollo de los servicios locales y regionales constituye un derecho fundamental y primordial para los países interesados en la ruta.

g) Las frecuencias de los vuelos en las rutas acordadas serán objeto de un arreglo previo entre las empresas aéreas designadas. Si éstas no logran ese arreglo, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria. En caso necesario, podrán provocarse las consultas previstas en el Artículo VIII del Acuerdo.

V

Las consultas previstas en el Artículo VIII del Acuerdo podrán efectuarse a petición de una de las Partes Contratantes con el fin de examinar las condiciones en las cuales se han aplicado los principios enunciados en la Sección IV de este Anexo y para comprobar que los intereses de sus servicios locales y regionales, lo mismo que los de sus servicios de largo alcance, no han sido lesionados.

En el curso de estas consultas se tendrán en cuenta las correspondientes estadísticas de tráfico, que las Partes Contratantes se comprometen a intercambiar regularmente.

VI

a) La determinación de las tarifas se hará a base de niveles razonables que tengan en cuenta el costo de la explotación, el beneficio normal, las tarifas acordadas por otras empresas que exploten la totalidad o parte de la misma ruta y las características de cada servicio, tales como las condiciones de velocidad y comodidad.

b) Las tarifas aplicadas al tráfico embarcado o desembarcado en cualquiera de las escalas de la ruta no podrán ser inferiores a las acordadas para el mismo tráfico por las empresas aéreas de la Parte Contratante que exploten servicios locales o regionales en el sector correspondiente de la propia ruta.

c) La determinación de las tarifas para los servicios acordados entre los puntos del territorio colombiano y los puntos del territorio francés mencionados en los Cuadros adjuntos y viceversa se hará mediante Convenio entre las empresas colombianas y francesas que se designen.

Estas empresas procederán así:

1º Aplicando las resoluciones adoptadas para el procedimiento de fijación de tarifas por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

2º Por entendimiento directo entre las empresas designadas, después de consulta, si hubiere lugar a élla, con las empresas de transporte aéreo de terceros países que exploten la totalidad o una parte de las mismas rutas.

d) Las tarifas así fijadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes, por lo menos, treinta días antes de la fecha prevista para que entren en vigencia. Este plazo puede ser reducido en casos especiales por decisión de dichas autoridades.

e) Si las empresas aéreas designadas no pueden convenir las tarifas con base en las disposiciones del párrafo *c)*, antes expuesto, o si una de las Partes Contratantes expresa su desacuerdo acerca de las que se le sometan de conformidad con las disposiciones del párrafo *d)* precedente, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán por reglamentarlas de manera satisfactoria.

Como último recurso, se procederá al arbitraje previsto en el Artículo X de este Acuerdo.

La Parte Contratante que exprese su desacuerdo tendrá derecho a exigir de la otra Parte Contratante el sostenimiento de las tarifas que anteriormente estaban en vigencia, en espera de que se emita el fallo arbitral o de que se tomen provisionales medidas de acuerdo con las disposiciones del Artículo X del presente Acuerdo.

VII

Toda modificación que altere escalas en territorios distintos de los de las Partes Contratantes, dentro de las rutas mencionadas en los Cuadros adjuntos, no se considerará como una modificación al Anexo. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a efectuar tal modificación, siempre que notifiquen sin demora a las autoridades de la otra Parte Contratante.

Si éstas últimas estiman, con base en los principios enunciados en la Sección IV del presente Anexo, que dicha modificación afecta los intereses de sus respectivas empresas aéreas nacionales, se concertarán con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a fin de llegar a un arreglo satisfactorio.

VIII

Desde el momento de entrar en vigencia el presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se transmitirán tan rápidamente como sea posible los informes que se refieran a las autorizaciones dadas a sus propias empresas designadas para que exploten los servicios acordados o fracciones de dichos servicios. En tales informes se incluirán necesariamente los textos de las autorizaciones otorgadas, lo mismo que sus modificaciones eventuales y los demás documentos correspondientes.

CUADRO PRIMERO

1. De Francia, vía Madrid, Lisboa, las Canarias o las Azores, las Bermudas, las Antillas Francesas, Caracas, a Bogotá, y más allá a Guayaquil o Quito y Lima, en ambas direcciones.
2. De Francia, vía Madrid, Lisboa, Dakar, Cayena, Puerto España o las Antillas Francesas, Caracas, a Bogotá, y más allá a Guayaquil o Quito y Lima, en ambas direcciones.

NOTA. La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas.

CUADRO SEGUNDO

1. De Colombia, vía Caracas, Puerto Rico, Islas Bermudas, Islas Azores, Lisboa, Madrid, a París, y más allá a Frankfurt y Hamburgo, en ambas direcciones.
2. De Colombia, vía Caracas, Trinidad, Islas de la Sal, Lisboa, Madrid, a París, y más allá a Frankfurt y Hamburgo, en ambas direcciones.

NOTA. La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas.

ANEXO II

1º Las Partes Contratantes convienen en que las empresas aéreas designadas pagarán exclusivamente al Gobierno de su propio país todo impuesto que grave su renta o que sea complementario o adicional de impuestos que graven la renta. Es entendido que lo aquí convenido se refiere únicamente a renta derivada de lo recaudado por concepto de tráfico aéreo. Es entendido, además, que la renta a que se concreta este parágrafo comprende tanto la obtenida dentro como fuera de los respectivos países.

2º Las Partes Contratantes convienen también en que las entradas brutas obtenidas por las empresas aéreas designadas en el territorio de la otra Parte Contratante se utilizarán en primer lugar, para cubrir los gastos en que incurra en dicho territorio la correspondiente empresa aérea designada.

Los excesos de las entradas brutas sobre los gastos serán transferibles libremente, ya en la moneda del país al cual pertenezca la correspondiente empresa aérea designada, ya en dólares de los Estados Unidos de América, a opción de dicha empresa, sobre la base de los tipos de cambio oficial aplicables a la percepción de las entradas brutas. Es entendido que esos excesos serán exclusivamente los de lo recaudado por concepto de tráfico deducción hecha de los gastos que la empresa aérea designada incurra en el territorio. Las Partes Contratantes tomarán, además, las medidas necesarias para la transferencia de las sumas recaudadas por las empresas aéreas designadas antes de la vigencia del presente Acuerdo.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE MODIFIANT L'ACCORD DU 28 AVRIL 1953² RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

I

AMBASSADE DE FRANCE EN COLOMBIE

Bogotá, le 30 mars 1962

Monsieur le Ministre,

En me référant aux consultations aéronautiques tenues à Bogotá du 14 au 17 novembre et à l'acte final des consultations conclues entre les délégations colombienne et française à la date du 17 novembre, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence ce qui suit :

Au cours des consultations entre autorités aéronautiques des deux pays qui ont eu lieu à Bogotá, les délégations colombienne et française se sont entendues sur les modifications suivantes de l'Accord relatif aux transports aériens entre la République française et la République de Colombie conclu à Bogotá le 28 avril 1953² :

1. L'article VIII de l'Accord est complété comme suit par un deuxième paragraphe :

«Ces consultations seront aussi fréquentes que possible et se tiendront alternativement à Bogotá et à Paris. Elles pourront être demandées à tout moment par l'une ou l'autre des Parties contractantes et devront alors commencer dans le délai de soixante jours à compter de la date de cette demande.»

2. Le paragraphe g de la section IV de l'annexe I de l'Accord du 28 avril 1953 est remplacé par le texte suivant :

«Les fréquences des services respectifs sur les routes agréées seront fixées par entente préalable entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Les consultations que les autorités pourront avoir à cet effet seront précédées par des consultations et autant que possible par une entente entre les entreprises désignées.»

3. Le tableau I (routes françaises) de l'Accord du 28 avril 1953 est remplacé par le texte suivant :

«*Route n° 1.* De France, via Madrid, Lisbonne, les Canaries ou les Açores, les Bermudes, les Antilles françaises, Caracas, vers Bogotá et au-delà vers Quito ou Guayaquil, Lima et Santiago du Chili et au-delà vers l'île de Pâques et Tahiti, dans les deux sens.

«*Route n° 2.* De France, via Madrid, Lisbonne, Dakar, Cayenne, Port-d'Espagne ou les Antilles françaises, Caracas, vers Bogotá et au-delà vers Quito ou Guayaquil, Lima et Santiago du Chili et au-delà vers l'île de Pâques et Tahiti, dans les deux sens.

«N.B. La ou les entreprises qui exploitent les routes ci-dessus pourront supprimer une ou plusieurs des escales intermédiaires, sous réserve que cette suppression soit annoncée au préalable sur les horaires desdites entreprises.»

Conformément à l'article IX de l'Accord du 28 avril 1953 qui prévoit que toute modification à l'Accord et à ses Annexes doit, pour entrer en vigueur, être confirmée par un échange de notes par voie diplomatique, d'ordre de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement français donne son accord aux modifications qui précèdent.

Si ces modifications recueillent l'agrément du Gouvernement colombien, le Gouvernement français considérera la présente note et la réponse de Votre Excellence, d'une

¹ Entré en vigueur le 30 mars 1962 par l'échange desdites notes, conformément à leurs dispositions.

² Voir p. 192 du présent volume.

même teneur et d'une même date, comme constituant Accord entre les deux pays sur la matière, Accord qui entrera en vigueur immédiatement.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

[Signé]

BERTRAND DE LA SABLIERE

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Bogotá, 30 de marzo de 1962

Señor Embajador:

Me refiero a la atenta nota de Vuestra Excelencia de fecha 30 de marzo del año en curso cuyo tenor es el siguiente:

(Traducción oficial No. 053 de un documento escrito en francés)

«Señor Ministro: Refiriéndome a las consultas aeronáuticas afectuadas en Bogotá del 14 al 17 de noviembre y al acta final de las consultas celebradas entre las delegaciones colombiana y francesa con fecha 17 de noviembre, tengo el honor de informar a V.E. lo siguiente:

«En el curso de las consultas entre Autoridades Aeronáuticas de los dos países efectuadas en Bogotá, las delegaciones colombiana y francesa se pusieron de acuerdo sobre las modificaciones siguientes al Acuerdo sobre transportes aéreos entre la República Francesa y la República de Colombia, celebrado en Bogotá el 28 de abril de 1953:

«1) El Artículo VIII del Acuerdo se ha completado como sigue, con un segundo párrafo:

«Estas consultas serán tan frecuentes como sea posible y se efectuarán alternativamente en Bogotá y en París. Ellas podrán ser solicitadas en todo momento por una u otra de las Partes contratantes y deberán principiar en un plazo de sesenta días a partir de la fecha de esta solicitud.»

«2) El párrafo g) de la Sección IV del Anexo I del Acuerdo del 28 de abril de 1953 se reemplaza por el texto siguiente:

«Las frecuencias de los servicios respectivos sobre las rutas acordadas serán fijadas por convenio previo entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes contratantes. Las consultas que las Autoridades podrán hacer al efecto, estarán precedidas de consultas y, hasta donde sea posible, de un acuerdo entre las empresas designadas.»

«3) El cuadro I (rutas francesas) del Acuerdo del 28 de abril de 1953 se reemplaza por el texto siguiente:

«Ruta No. I — de Francia, vía Madrid, Lisboa, Islas Canarias o Azores, las Bermudas, las Antillas Francesas, Caracas, hacia Bogotá y más allá hacia Quito o Guayaquil, Lima y Santiago de Chile y más allá hacia la Isla de Pascua y Tahití, en ambos sentidos.

«Ruta No. II — de Francia, vía Madrid, Lisboa, Dakar, Cayena, Puerto España o las Antillas Francesas, Caracas, hacia Bogotá, y más allá hacia Quito o Guayaquil, Lima y Santiago de Chile y más allá hacia la Isla de Pascua y Tahití, en ambos sentidos.

«N.B.: La empresa o empresas que exploten las rutas mencionadas arriba podrán suprimir una o varias escalas intermedias, siempre que esta supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas.»

«De conformidad con el Art. IX del Acuerdo del 28 de abril de 1953 que prevé que toda modificación al acuerdo y a sus anexos debe, para entrar en vigencia, ser

confirmada por un canje de notas por vía diplomática, por orden de mi Gobierno, tengo el honor de informar a V.E. que el Gobierno francés está de acuerdo con las modificaciones que preceden.

«Si estas modificaciones obtienen la aceptación del Gobierno colombiano, el Gobierno francés considerará que la presente nota y la respuesta de V.E., de un mismo tenor y de una misma fecha, constituyen un acuerdo entre los dos países sobre la materia, acuerdo este que entrará en vigencia inmediatamente.

«Sírvese aceptar, señor Ministro, los sentimientos de mi más alta consideración. BERTRAND DE LA SABLIERE»

Tengo el placer de comunicar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de Colombia acepta la introducción de las modificaciones que anteceden, al Acuerdo sobre transportes aéreos actualmente vigente entre Colombia y Francia, y que por lo tanto esta nota y la de Vuestra Excelencia, de un mismo tenor y de la misma fecha, constituyen un acuerdo entre los dos países sobre la materia, el cual entrará en vigor inmediatamente.

Me valgo de la oportunidad para reiterar al señor Embajador las seguridades de mi más alta consideración,

[Signed — Signé]¹

A S.E. el señor Bertrand de la Sablière
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Francia
La Ciudad

[TRADUCTION² — TRANSLATION³]

Bogotá, le 30 mars 1962

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence en date du 30 mars de cette année, dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Gouvernement colombien accepte que les modifications ci-dessus soient apportées à l'Accord relatif aux transports aériens actuellement en vigueur entre la France et la Colombie et qu'en conséquence la présente note et la note de Votre Excellence de même teneur et portant la même date constituent, entre nos deux pays, un accord en la matière, lequel entrera en vigueur immédiatement.

Je saisis cette occasion pour vous renouveler, Monsieur l'Ambassadeur, l'assurance de ma très haute considération.

[Signé]

JOSÉ JOAQUIM CAICEDO CASTILLA

A Son Excellence Monsieur Bertrand de la Sablière
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France
Bogotá

¹ Signed by José Joaquim Caicedo Castilla — Signé par José Joaquim Caicedo Castilla.

² Traduction fournie par le Gouvernement français.

³ Translation supplied by the Government of France.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE MODIFIANT L'ACCORD DU 28 AVRIL 1953² RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS, TEL QUE MODIFIÉ³

I

Paris, le 8 mars 1973

Monsieur l'Ambassadeur,

Au cours des négociations relatives à la modification de l'Accord relatif aux transports aériens entre la République française et la République de Colombie, signé à Bogotá le 28 avril 1953², modifié par l'Echange de lettres du 30 mars 1962³, tenues à Paris les 16 et 17 janvier dernier, les deux délégations sont convenues de ce qui suit :

1^o Le tableau I de l'Annexe I à l'Accord aérien franco-colombien du 28 avril 1953, modifié par l'Echange de lettres du 30 mars 1962, est annulé et remplacé par le texte suivant :

«*Route française n° 1* : De France, via Madrid, Lisbonne, les Canaries ou les Açores, les Bermudes, les Antilles françaises, Caracas vers Bogotá et au-delà vers Quito et/ou Guayaquil, Lima et Santiago du Chili, et au-delà vers l'île de Pâques et Tahiti dans les deux sens.

«*Route française n° 2* : De France, via Madrid, Lisbonne, Dakar, Cayenne, Port-d'Espagne ou les Antilles françaises, Caracas vers Bogotá et au-delà vers Quito et/ou Guayaquil, Lima et Santiago du Chili et au-delà vers l'île de Pâques et Tahiti dans les deux sens.

«N.B. La ou les entreprises qui exploitent les routes ci-dessus pourront supprimer une ou plusieurs des escales intermédiaires, sous réserve que cette suppression soit annoncée au préalable sur les horaires desdites entreprises.»

2^o Le tableau II de l'Annexe I à l'Accord aérien franco-colombien du 28 avril 1953, modifié par l'Echange de lettres du 30 mars 1962, est annulé et remplacé par le texte suivant :

«*Route colombienne n° 1* : De Colombie, via Caracas, Porto Rico, les Bermudes, les Açores, Lisbonne, Madrid vers Paris et au-delà vers Zürich et Francfort, et au-delà vers trois points en Europe ou deux points en Europe et un point au Moyen-Orient (*).

«*Route colombienne n° 2* : De Colombie, via Caracas, Trinidad, les îles du Sel, Lisbonne, Madrid vers Paris et au-delà vers Zürich et Francfort et au-delà vers trois points en Europe ou deux points en Europe et un point au Moyen-Orient (*).

«N.B. La ou les entreprises qui exploitent les routes ci-dessus pourront supprimer une ou plusieurs des escales intermédiaires, sous réserve que cette suppression soit annoncée, au préalable, sur les horaires desdites entreprises.»

3^o En application du paragraphe g de la section IV de l'annexe I à l'Accord précité, la fréquence des services exploités par chacune des entreprises désignées est fixée à quatre vols par semaine avec des appareils de type B-707 ou équivalent.

Cette fréquence pourra être révisée, en fonction de l'évolution générale du trafic, par une entente entre les entreprises désignées, soumise à l'approbation gouvernementale. Il est entendu, notamment, que l'introduction des appareils gros porteurs ou supersoniques devra faire l'objet d'un Accord entre les entreprises désignées, approuvé par les Autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

«* La définition de ces points en Europe et au Moyen-Orient fera, le moment venu, l'objet d'une entente entre les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante.»

¹ Entré en vigueur le 8 mars 1973, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

² Voir p. 192 du présent volume.

³ Voir p. 206 du présent volume.

Au cas où l'une des Parties contractantes estimerait que ses intérêts sont indûment affectés par les services de l'autre Partie, et faute d'accord entre les entreprises, des consultations entre les Autorités aéronautiques des deux Parties devraient être engagées le plus tôt possible, à l'initiative de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.

4^o Une Annexe III, dont les dispositions sont les suivantes, sera ajoutée à l'Accord aérien précité :

«Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de maintenir sur son territoire l'effectif en personnel technique, administratif et commercial nécessaire à cette entreprise pour l'exploitation des services agréés.

«Ces personnels pourront être ressortissants soit de l'une des Parties contractantes, soit d'un pays tiers. Les personnels visés à la présente Annexe seront soumis, dans chacun des deux pays, aux lois et règlements en vigueur concernant l'entrée et le séjour des étrangers.»

5^o Les ordres gouvernementaux se référant aux tarifs appliqués sur les services agréés devront être soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sauf sur les segments ne touchant pas le territoire de ladite Partie contractante. Dans tous les cas, les entreprises désignées auront le droit d'appliquer dans des conditions égales les tarifs qui ont été ainsi ordonnés.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'accord du Gouvernement de la République de Colombie, j'ai l'honneur de vous proposer que cette lettre et celle que vous voudrez bien m'adresser en réponse constituent, conformément aux dispositions de l'article IX de l'Accord relatif aux transports aériens signé à Bogotá le 28 avril 1953, l'accord entre nos deux Gouvernements qui prendra effet à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

[Signé]
G. DE COURCEL

A son Excellence Monsieur Hernando Duran Dussan
Ambassadeur de Colombie en France
Paris

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

EMBAJADA DE COLOMBIA

París, 8 de marzo de 1973

Excelencia:

Me refiero a la atenta nota de Vuestra Excelencia, de fecha: 8 de marzo de 1973 y cuyo tenor es el siguiente:

«Señor Embajador: A raíz de las negociaciones concernientes a la modificación del Acuerdo relativo a los transportes aéreos entre la República francesa y la República de Colombia, firmado en Bogotá el 28 de abril de 1953; modificado mediante Canje de notas con fecha 30 de marzo de 1962, y las cuales se llevaron al cabo en la ciudad de París durante los días 16 y 17 de enero último, las dos delegaciones convinieron lo siguiente:

«1^o) El cuadro I del anexo 1 del Acuerdo aéreo franco-colombiano del 23 de abril de 1953, modificado por el Canje de notas que se efectuó el 30 de marzo de 1962, se anula y entra a reemplazarse por el texto siguiente:

«*Ruta francesa n^o 1.* desde Francia, vía Madrid, Lisboa, Canarias o Azores, Bermudas, Antillas francesas, Caracas hacia Bogotá y más allá hacia Quito y/o Guayaquil, Lima, y Santiago de Chile, y más allá hacia la Isla de Pascua y Tahití en los dos sentidos.

«*Ruta francesa nº 2.* desde Francia, vía Madrid, Lisboa, Dakar, Cayena, Puerto España las Antillas francesas, Caracas hacia Bogotá y más allá hacia Quito y/o Guayaquil, Lima y Santiago de Chile y más allá hacia la Isla de Pascua y Tahití en los dos sentidos.

«N.B. La o las empresas que explotan las rutas arriba mencionadas podrán suprimir una o varias de las escalas intermedias, con la reserva de que dicha supresión sea anunciada previamente en las guías correspondientes a los horarios de dichas empresas.

«2º) El cuadro II del anexo I del Acuerdo aéreo franco-colombiano, del 23 de abril de 1953, modificado por el Canje de notas del 30 de marzo de 1962, se anula y entra a reemplazarse por el texto siguiente:

«*Ruta colombiana nº 1.* desde Colombia, vía Caracas, Puerto Rico, Bermudas, Azores, Lisboa, Madrid hacia París y más allá hacia Zúrich y Frankfurt, y más allá hacia tres puntos en Europa o dos puntos en Europa y un punto en el Medio-Oriente. (*)

«*Ruta colombiana nº 2.* desde Colombia, vía Caracas, Trinidad, las Islas de la Sal, Lisboa, Madrid hacia París y más allá hacia Zúrich y Frankfurt, y más allá hacia tres puntos en Europa o dos puntos en Europa y un punto en el Medio-Oriente. (*)

«N.B. La o las empresas que explotan las rutas arriba mencionadas podrán suprimir una o varias de las escalas intermedias, con la reserva de que dicha supresión sea anunciada previamente en las guías correspondientes a los horarios de dichas empresas.

«3º) En aplicación del párrafo g) de la sección IV del anexo I del Acuerdo susodicho, la frecuencia de los servicios explotados por cada una de las empresas designadas ha quedado fijada en cuatro vuelos por semana, con aparatos del tipo B.707 ó de un tipo equivalente.

«Dicha frecuencia podrá ser revisada, conforme a la evolución general del tráfico, mediante entendimiento previo entre las empresas designadas y sometido a la aprobación gubernamental, queda convenido en particular, que la introducción de aparatos de gran volumen ó supersónicos, deberá ser objeto de un arreglo previo entre las empresas designadas y aprobado por las Autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes contratantes.

«En el caso de que una de las Partes contratantes estimare que sus intereses se han visto indebidamente afectados a causa de la explotación de los servicios de la otra Parte y, a falta de un entendimiento entre las empresas, las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes deberán entablar conversaciones, lo antes posible, acerca de dicha materia y en virtud de la iniciativa de una u otra de las Partes contratantes.

«4º) Un anexo III, cuyas disposiciones son como pasará a expresarse a continuación, queda adherido al Acuerdo aéreo susodicho:

«Cada Parte contratante concede a la empresa designada por la otra Parte contratante el derecho de mantener en su Territorio el personal técnico, administrativo y comercial que requiera dicha empresa para explotar los servicios acordados.

«Dicho personal podrá ser nacional de las Partes contratantes, o de otro país. El personal objeto de este Anexo, quedará sometido en cada país a las leyes y reglamentos vigentes en materia de entrada y permanencia de extranjeros.»

«5º) Las ordenes gubernamentales relativas a las tarifas aplicadas sobre los servicios acordados se someterán a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, salvo los sectores que no toquen el Territorio de la referida Parte contratante. En todo caso, las empresas designadas tendrán derecho de aplicar en igualdad de condiciones las tarifas que hayan sido así ordenadas.

«Si las disposiciones anteriormente expresadas merecen la aceptación del Gobierno de la República de Colombia, tengo a honra proponerle que la presente nota y la que usted se servirá dirigirme, en respuesta, constituyan, conforme a las disposiciones del artículo IX del Acuerdo relativo a los transportes aéreos franco-colombianos firmado en Bogotá el 28 de abril de 1953, el Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos y el cual entrará en vigor a partir de la fecha misma de su respuesta.

«(*) La definición de los puntos en Europa y en el Medio-Oriente habrá de constituir a su debido momento, objeto de un arreglo previo entre las Autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes contratantes.

«Le ruego aceptar, Señor Embajador, las seguridades de mi más alta consideración. (fdo.) GEOFFROY DE COURCEL»

Me complazco en comunicar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República de Colombia acepta, por mi conducto, la introducción de las modificaciones que anteceden, al Acuerdo sobre transportes aéreos, actualmente vigente entre Colombia y Francia y que, por lo tanto, la presente nota y la de Vuestra Excelencia, de un mismo tenor y de la misma fecha, constituyen un Acuerdo entre los dos países, sobre la materia; el cual entrará en vigor inmediatamente.

Me valgo de la oportunidad para reiterarme de Vuestra Excelencia con las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

[Signed — Signé]¹

A Su Excelencia el Señor Embajador Geoffroy de Courcel
Secretario General del Ministerio de Relaciones Exteriores
París

[TRADUCTION² — TRANSLATION³]

Paris, le 8 mars 1973

Excellence,

J'ai l'honneur de me référer à votre aimable note en date du 8 mars 1973 et dont les termes sont les suivants :

[Voir note I]

J'ai le plaisir de communiquer à Votre Excellence que le Gouvernement de la République de Colombie accepte, par mon intermédiaire, les modifications, ci-dessus énoncées, apportées à l'Accord des transports aériens, actuellement en vigueur entre la France et la Colombie.

De ce fait, la présente note, ainsi que celle de Votre Excellence, de même date et de même teneur, constituent un Accord sur la matière entre nos deux pays. Accord qui prendra vigueur immédiatement.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

[Signé]

HERNANDO DURAN DUSSAN

Son Excellence Ambassadeur Geoffroy de Courcel
Secrétaire général du Ministère des affaires étrangères
Paris

¹ Signed by Hernando Duran Dussan — Signé par Hernando Duran Dussan.

² Traduction fournie par le Gouvernement français.

³ Translation supplied by the Government of France.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FRENCH REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF COLOMBIA

The President of the French Republic, on the one hand, and the Acting President of the Republic of Colombia, on the other hand,

Considering the desirability of concluding an Agreement to regulate air transport between the two countries operated or to be operated by French and Colombian airlines,

Have resolved to conclude an Agreement and, for that purpose, have appointed their respective plenipotentiaries, namely:

The President of the French Republic, Mr. Abel Verdier, Ambassador of France to Colombia, Officer of the Legion of Honour, Croix de guerre 1939–1945 with bar, Resistance Medal with rosette;

The Acting President of the Republic of Colombia, Dr. Juan Uribe Holguín, Minister for Foreign Affairs;

Who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

Article I. For the purposes for this Agreement and its annexes:

(a) The term “aeronautical authorities” shall mean, in the case of France, the Secrétariat général de l’Aviation civile et commerciale and, in the case of Colombia, the Dirección del Departamento Nacional de Aeronáutica Civil, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by the aforementioned;

(b) The term “agreed services” shall mean any scheduled air services operated on the routes specified in the schedules annexed to this Agreement;

(c) The term “designated airline” shall mean any airline which has been selected by one of the Contracting Parties to operate the agreed services and in respect of which a written communication has been transmitted to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with the provisions of article III of this Agreement.

Article II. The Contracting Parties shall grant each other the rights specified in the annexes hereto with a view of the establishment of the agreed air services.

Article III. 1. Each of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which such rights have been granted, provided that:

(a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated one or more airlines to operate the specified route or routes, and

(b) the Contracting Party granting the rights has authorized the airline or airlines concerned to inaugurate the agreed services, which it shall do without delay, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article VII.

2. The designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations generally applied by those authorities to the operation of commercial airlines.

¹ Applied provisionally from 28 April 1953, the date of signature, in accordance with article XV.

Article IV. In order to prevent any discriminatory measure and to respect the principle of equal treatment:

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed on the airlines designated by the other Contracting Party just and reasonable charges or dues for the use of airports and other facilities. Such charges and dues shall not be higher than those payable for the use of such airports and facilities by its national airlines operating similar international services.

2. The aircraft of the airline designated by either Contracting Party, as well as the fuel, lubricating oils, spare parts and regular equipment on board such aircraft at the time of their arrival in the territory of the other Contracting Party and remaining on board at the time of their departure from the said territory, shall be exempt in that territory from customs duties, inspection fees or other similar national or local duties or taxes.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts and regular equipment not included under paragraph 2 and intended for use on board the aircraft of the said airline, shall be accorded the following treatment:

- (a) in the case of fuel and lubricating oils taken on board the aircraft in that territory: duty-free export;
- (b) in the case of spare parts or regular equipment for the aircraft: duty-free import;
- (c) in the case of fuel, lubricating oils, spare parts and regular equipment for the aircraft, other than that designated in paragraphs (a) and (b): treatment as favourable as that applied to the same articles when intended for use by the aircraft of a national airline or the most favoured foreign airline operating international air services.

Article V. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one of the Contracting Parties shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purposes of operating the agreed services as long as they remain in force.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by a third State.

Article VI. 1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation or to the operation, manoeuvring and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations governing within the territory of each Contracting Party the admission, stay and departure of passengers, crew or cargo carried on board aircraft, such as those relating to entry, immigration, passports, clearance, customs and quarantine, shall be applicable to passengers, crew and cargo carried on board aircraft operating the agreed services.

3. Where aliens still require visas to enter the territory of either Contracting Party, the crew members named in the manifest of any aircraft operating an agreed service under this Agreement shall be exempt from passport and visa requirements, on condition that they are in possession of the identity document provided for in paragraphs 3-10 of annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, concluded at Chicago on 7 December 1944.¹

¹ 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, and vol. 893, p. 117.

Article VII. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke operating authorization in respect of an airline designated by the other Contracting Party where it is not satisfied that the airline is at least 50 per cent owned and effectively controlled by nationals of that Contracting Party, or when the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article VI above or fails to fulfil its obligations under this Agreement and its annexes.

Article VIII. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult each other periodically with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the principles established in this Agreement and its annexes.

Article IX. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any clause of the annexes to this Agreement, or to take advantage of the option referred to in article VII, it may request that consultations be held between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendment to the annexes agreed between the said authorities shall enter into force upon confirmation by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Article X. Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its annexes which cannot be settled by direct consultation either between the airlines concerned, or between the aeronautical authorities, or, in the last resort between the respective Governments, shall be submitted to arbitration in accordance with the rules of international law.

The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures ordered in the course of the proceedings and with the arbitral award, which shall in all cases be considered final.

Article XI. When one of the Contracting Parties wishes to denounce this Agreement, it shall request consultation with the other Contracting Party. If no agreement is reached within a period of sixty days from the date of dispatch of such a request for consultations, the Contracting Party may give notice of its denunciation. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO.

Upon receipt of the notice of denunciation, this Agreement shall expire at the date indicated in the notice, provided, however, that ten months shall have elapsed from the date of receipt of that notice by the other Contracting Party.

If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt of the notice, the said notice shall be deemed to have been received 14 days after its receipt by ICAO.

Article XII. Should the two Contracting Parties ratify or accede to a multilateral aviation convention, this Agreement and its annexes shall be amended to conform with the provisions of the said Convention upon its entry into force between them.

Article XIII. This Agreement replaces all privileges, concessions or authorizations previously granted in whatsoever respect by either of the Contracting Parties to airlines of the other Party.

Article XIV. This Agreement and any contracts relating thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization, set up under the Convention on International Civil Aviation, concluded at Chicago on 7 December 1944.

Article XV. The terms of this Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature. They shall enter into force definitively as soon as the two Contracting Parties have informed each other that the relevant constitutional processes have been completed.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries have affixed their signatures and seals.

DONE at Bogotá on 28 April 1953, in duplicate in the French and Spanish languages, both texts being equally authentic.

[Signed]
ABEL VERDIER

[Signed]
JUAN URIBE HOLGUÍN

ANNEXES

ANNEX I

I

The Government of the French Republic grants to the airlines designated by the Government of Colombia the right to operate air services on the routes described in the attached schedule II, with the exception of any cabotage in French territory.

II

The Government of the Republic of Colombia grants to the airlines designated by the Government of the French Republic the right to operate air services on the routes described in the attached schedule I, with the exception of any cabotage in Colombian territory.

III

The airline or airlines designated by each Contracting Party in accordance with the provisions of the Agreement and of this annex shall have, in the territory of the other Contracting Party and on each of the itineraries described in the attached schedules, the right of non-stop transit and the right to make stops for non-traffic purposes at airports open to international traffic.

IV

(a) The airline or airlines designated by each Contracting Party shall also have under the conditions set forth in this section, the right to set down and take on international traffic in passengers, mail and cargo at the points mentioned in the attached schedules.

(b) The airline or airlines designated by each Contracting Party shall be assured of fair and equitable treatment so as to enjoy equal opportunities for the operation of the agreed services between their respective territories.

Should a third country impose unilateral restrictions affecting the agreed services, the Contracting Parties undertake to do everything in their power to remove those restrictions. If the exercise of a right to regional fifth freedom traffic is impeded by such a restriction on the part of a third country, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall agree on some means of avoiding any practical infringement of the spirit of reciprocity motivating this Agreement.

(c) In operating on common routes, the airline or airlines designated by each Contracting Party shall take their mutual interests into account, so as not to affect unduly their respective services.

(d) On each of the routes listed in the attached schedules I and II, the services agreed to in this Agreement shall have as their primary objective the provision, at a load factor deemed rea-

sonable, of capacity adequate to satisfy the normal and reasonably foreseeable requirements of international air traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline operating the said services.

Within the limit of the capacity provided under the terms of the preceding paragraph and as a supplement thereto, the airline or airlines designated by either Contracting Party may satisfy the traffic requirements between the territories of third States situated on the agreed routes and the territory of the other Contracting Party.

(e) Additional capacity over and above that mentioned in paragraph (d) may be provided whenever it is warranted by the traffic requirements of the countries served by the route.

(f) With regard to the implementation of paragraphs (d) and (e) above, the development of local and regional services constitutes a fundamental and primary right of the countries concerned with the route.

(g) The frequency of the respective services on the agreed routes shall be the subject of a prior agreement between the designated airlines. If they fail to reach such an agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to find a satisfactory solution. Where necessary, recourse may be had to the consultations provided for in article VIII of the Agreement.

V

The consultations provided for in article VIII of the Agreement may take place at the request of either Contracting Party for the purpose of examining the manner in which the principles set out in section IV above are being applied and ensuring that the interests of their local and regional services and their through services are not being adversely affected.

During such consultations, the Contracting Parties shall take into account statistics of traffic carried, which they undertake to exchange on a regular basis.

VI

(a) Tariffs shall be fixed at reasonable levels, regard being had in particular to operating costs, reasonable profit, the tariffs charged by other airlines operating over all or part of the same route, and the characteristics of each service, such as speed and comfort.

(b) The tariffs charged in respect of traffic taken on or set down at any of the stops may not be lower than those charged for the same traffic by the airlines of the Contracting Party which operates local or regional services over the corresponding segment of the route.

(c) The tariffs to be charged on the agreed services between the points in French territory and the points in Colombian territory, and vice versa, described in the attached schedules shall be fixed by agreement between the French and Colombian designated airlines.

These airlines shall proceed to fix the tariffs:

1. By implementing any resolutions adopted under the tariff-fixing procedure of the International Air Transport Association (IATA); or
2. By direct agreement, after consultations where necessary, with any airlines of third countries which may be operating on all or part of the same routes.

(d) The tariffs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting Party not less than thirty (30) days before the date set for their entry into force; in special cases this time-limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(e) Should the designated airlines fail to agree on the fixing of a tariff in accordance with the provisions of paragraph (c) above, or should one of the Contracting Parties make known its dissatisfaction with the tariffs submitted to it in accordance with paragraph (d) above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory settlement.

In the last resort, the matter shall be referred to the arbitration provided for in article X of the Agreement.

The Contracting Party making known its dissatisfaction shall have the right to require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in force pending the announcement of the arbitral award or the ordering of provisional measures in accordance with the provisions of article X of this Agreement.

VII

Any modification of the air routes mentioned in the following schedules which would affect stops in territories other than those of the Contracting Parties shall not be construed as a modification of this annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such a modification, provided that notice thereof is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

If those authorities consider that, having regard to the principles set forth in section IV of this annex, the interests of their national airlines are affected by such a modification, they shall consult with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, with a view to reaching a satisfactory agreement.

VIII

Upon the entry into force of this Agreement, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall as promptly as possible exchange information concerning the authorization given to their designated airlines to operate the agreed services or parts thereof. Such information shall include copies of the authorization granted, any modification thereof and all relevant documents.

SCHEDULE I

1. From France via Madrid, Lisbon, the Canary Islands or the Azores, Bermuda, the French West Indies and Caracas to Bogotá, and thence to Quito or Guayaquil and Lima, in both directions.
2. From France via Madrid, Lisbon, Dakar, Cayenne, Port-of-Spain or the French West Indies and Caracas to Bogotá, and thence to Quito or Guayaquil and Lima, in both directions.

SCHEDULE II

1. From Colombia via Caracas, Puerto Rico, Bermuda, the Azores, Lisbon and Madrid to Paris, and thence to Frankfurt and Hamburg, in both directions.
2. From Colombia via Caracas, Trinidad, Sal, Lisbon and Madrid to Paris, and thence to Frankfurt and Hamburg, in both directions.

N.B. The airline or airlines operating the above-mentioned routes may omit one or more intermediate stops, provided that prior notice to that effect is given in the timetables of the said airlines.

ANNEX II

I

The Contracting Parties agree that the designated airlines shall pay income tax or any supplementary or additional taxes on income solely to the Governments of their respective countries. This Agreement shall be construed as referring solely to income derived from air traffic operations. Moreover, it is agreed that the income referred to in this paragraph include that accruing both within and outside the respective countries.

II

Each Contracting Party further agrees that the gross income of the designated airlines in the territory of the other Contracting Party shall be used first to meet costs incurred in that territory by the designated airline in question. Any surplus of earnings over expenditure shall be freely transferable, either in the currency of the home country of the designated airline in question, or in United States dollars, at the option of the airline, at the official rate of exchange prevailing at the time of receipt of the gross earnings. It is understood that such surpluses shall consist solely of those deriving from earnings from traffic operations after deduction of any costs incurred in the territory by the designated airline.

The Contracting Parties shall, moreover, take the necessary steps to transfer the sums which may have accrued to the designated airlines before the entry into force of this Agreement.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN
THE FRENCH REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF COLOMBIA
AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 28 APRIL 1953²

I

FRENCH EMBASSY IN COLOMBIA

Bogotá, 30 March 1962

Sir,

With reference to the aeronautical consultations held at Bogotá from 14 to 17 November and to the final communiqué on the consultations between the Colombian and French delegations of 17 November, I have the honour to inform you as follows:

In the course of the consultations between the aeronautical authorities of the two countries held at Bogotá, the Colombian and French delegations agreed on the following amendments to the Air Transport Agreement between the French Republic and the Republic of Colombia concluded at Bogotá on 28 April 1953:²

1. Article VIII of the Agreement shall be supplemented by a second paragraph, as follows:

“These consultations shall take place as frequently as possible and shall be held alternately at Bogotá and in Paris. They may be requested at any time by either Contracting Party and should commence within sixty days from the date of such a request.”

2. Section IV, paragraph (g), of annex I to the Agreement of 28 April 1953 shall be replaced by the following text:

“The frequency of the respective services on the agreed routes shall be fixed by prior agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Any consultations which may be held by the authorities for this purpose shall be preceded by consultations and, as far as possible, by an agreement between the designated airlines.”

3. Schedule I (French routes) of the Agreement of 28 April 1953 shall be replaced by the following text:

“*Route No. 1.* From France via Madrid, Lisbon, the Canary Islands or the Azores, Bermuda, the French West Indies and Caracas to Bogotá, and thence to Quito or Guayaquil, Lima and Santiago (Chile), and thence to Easter Island and Tahiti, in both directions.

“*Route No. 2.* From France via Madrid, Lisbon, Dakar, Cayenne, Port-of-Spain or the French West Indies and Caracas to Bogotá, and thence to Quito or Guayaquil, Lima and Santiago (Chile), and thence to Easter Island and Tahiti, in both directions.

“N.B. The airline or airlines operating the above-mentioned routes may omit one or more intermediate stops, provided that a prior notice to that effect is given in the timetables of the said airlines.”

In accordance with article IX of the Agreement of 28 April 1953, which stipulates that any amendment to the Agreement or its annexes shall enter into force upon confirmation by an exchange of notes through the diplomatic channel, I have the honour to inform you, on instructions from my Government, that the French Government agrees to the above-mentioned amendments.

If these amendments meet with the agreement of the Colombian Government the French Government will consider this note and your reply of today's date and to the same

¹ Came into force on 30 March 1962 by the exchange of the said notes, in accordance with their provisions.

² See p. 213 of this volume.

effect as constituting an Agreement between the two countries on the subject that will enter into force immediately.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

BERTRAND DE LA SABLIERE

II

Bogotá, 30 March 1962

Sir,

I have the honour to refer to your note dated 30 March 1962 which reads as follows:

(Official translation No. 053 of a document drawn up in French)

[See letter I]

I am pleased to inform you that the Colombian Government accepts the above-mentioned amendments to the Air Transport Agreement currently in force between Colombia and France and that this note and your note of today's date to the same effect therefore constitute an Agreement on the subject between the two countries that will enter into force immediately.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

JOSÉ JOAQUIM CAICEDO CASTILLA

His Excellency Mr. Bertrand de la Sablière
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of France
Bogotá

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN
THE FRENCH REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF COLOMBIA
AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 28 APRIL 1953,²
AS AMENDED³

I

Paris, 8 March 1973

Sir,

In the course of the negotiations relating to the amendment of the Air Transport Agreement between the French Republic and the Republic of Colombia, signed at Bogotá on 28 April 1953, as amended by the exchange of letters of 30 March 1962,² held in Paris on 16 and 17 January last, the two delegations agreed as follows:

I. Schedule I of annex I to the Franco-Colombian Air Transport Agreement of 28 April 1953, as amended by the exchange of letters of 30 March 1962, shall be deleted and replaced by the following text:

French route No. 1. From France via Madrid, Lisbon, the Canary Islands or the Azores, Bermuda, the French West Indies and Caracas to Bogotá, and thence to Quito and/or Guayaquil, Lima and Santiago (Chile), and thence to Easter Island and Tahiti, in both directions.

French route No. 2. From France via Madrid, Lisbon, Dakar, Cayenne, Port-of-Spain or the French West Indies and Caracas to Bogotá, and thence to Quito and/or Guayaquil, Lima and Santiago (Chile), and thence to Easter Island and Tahiti, in both directions.

N.B. The airline or airlines operating the above-mentioned routes may omit one or more intermediate stops, provided that prior notice to that effect is given in the timetables of the said airlines.

2. Schedule II of annex I to the Franco-Colombian Air Transport Agreement of 28 April 1953, as amended by the exchange of letters of 30 March 1962, shall be deleted and replaced by the following text:

Colombian route No. 1. From Colombia via Caracas, Puerto Rico, Bermuda, the Azores, Lisbon and Madrid to Paris, and thence to Zurich and Frankfurt, and thence to three points in Europe or two points in Europe and one in the Middle East. (*)

Colombian route No. 2. From Colombia via Caracas, Trinidad, Sal, Lisbon and Madrid to Paris, and thence to Zurich and Frankfurt, and thence to three points in Europe or two points in Europe and one in the Middle East. (*)

N.B. The airline or airlines operating the above-mentioned routes may omit one or more intermediate stops, provided that prior notice to that effect is given in the timetables of the said airlines.

3. In implementation of section IV, paragraph (g), annex I to the above-mentioned Agreement, the frequency of the services operated by each of the designated airlines shall be fixed at four flights per week by aircraft of the B-707 type or equivalent.

This frequency may be reviewed in the light of over-all traffic patterns by an agreement between the designated airlines, subject to governmental approval. It is understood, *inter alia*, that the introduction of wide-bodied or supersonic aircraft shall be the subject of an agreement between the designated airlines, approved by the aeronautical authorities of the respective Contracting Parties.

Should one of the Contracting Parties consider that its interests are unduly affected by the services of the other Party, and should the airlines fail to reach agreement, consultations should

(*) These points in Europe and the Middle East shall be fixed at the appropriate time on the basis of an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

¹ Came into force on 8 March 1973, date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

² See p. 213 of this volume.

³ See p. 219 of this volume.

take place between the aeronautical authorities of the two Parties as soon as possible, on the initiative of either Contracting Party.

4. An annex III shall be added to the above-mentioned Air Transport Agreement, the provisions of which shall be as follows:

“Each Contracting Party shall grant to the airline designated by the other Contracting Party the right to maintain in its territory the technical administrative and business personnel needed by that airline for the operation of the agreed services.

“Such personnel may be nationals of one of the Contracting Parties, or of a third country. The personnel to which this annex refers shall be subject, in both countries, to the laws and regulations in force concerning the entry and stay of aliens.”

5. The governmental ordinances referring to the tariffs to be applied to the agreed services shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, except where they refer to segments not involving the territory of the said Contracting Party. In all cases, the designated airlines shall have the right to apply the tariffs so ordered where conditions are the same.

If the foregoing provisions meet with the agreement of the Government of the Republic of Colombia, I have the honour to suggest that this letter and your reply shall, in accordance with the provisions of article IX of the Air Transport Agreement signed at Bogotá on 28 April 1953, constitute an Agreement between our two Governments that will take effect on the date of your reply.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

G. DE COURCEL

His Excellency Mr. Hernando Duran Dussan
Ambassador of Colombia to France
Paris

II

EMBASSY OF COLOMBIA

Paris, 8 March 1973

Sir,

I refer to your note of 8 March 1973 which reads as follows:

[See note I]

I am pleased to inform you that the Government of the Republic of Colombia accepts, through me, the above-mentioned amendments to the Air Transport Agreement currently in force between France and Colombia and that this note and your note of today's date to the same effect therefore constitute an Agreement on the subject between the two countries that will enter into force immediately.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

HERNANDO DURAN DUSSAN

His Excellency Ambassador Geoffroy de Courcel
Secretary General of the Ministry for Foreign Affairs
Paris

ANNEX A

***Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations***

ANNEXE A

***Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

ANNEX A

No. 221. CONSTITUTION OF THE WORLD HEALTH ORGANIZATION. SIGNED AT NEW YORK ON 22 JULY 1946¹

ACCEPTANCE of the Amendments to articles 24 and 25 of the Constitution of the World Health Organization, adopted by the Twentieth World Health Assembly in resolution WHA 20.36 of 23 May 1967²

Instrument deposited on:

8 July 1975

PORTUGAL

(The Amendments came into force for all members of the World Health Organization, including Portugal, on 21 May 1975, in accordance with article 73 of the Constitution of the World Health Organization.)

Registered ex officio on 8 July 1975.

ANNEXE A

Nº 221. CONSTITUTION DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE. SIGNÉE À NEW YORK LE 22 JUILLET 1946¹

ACCEPTATION des Amendements aux articles 24 et 25 de la Constitution de l'Organisation mondiale de la santé, adoptés par la Vingtième Assemblée mondiale de la santé dans sa résolution WHA 20.36 du 23 mai 1967²

Instrument déposé le :

8 juillet 1975

PORTUGAL

(Les Amendements sont entrés en vigueur pour tous les membres de l'Organisation mondiale de la santé, y compris le Portugal, le 21 mai 1975, conformément à l'article 73 de la Constitution de l'Organisation mondiale de la santé.)

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 14, p. 185; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 10, as well as annex A in volumes 774, 779, 798, 806, 818, 825, 866, 871, 872, 926, 943, 955, 960, 970, 971 and 972.

² *Ibid.*, vol. 970, No. A-221.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 14, p. 185; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n^{os} 1 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 774, 779, 798, 806, 818, 825, 866, 871, 872, 926, 943, 955, 960, 970, 971 et 972.

² *Ibid.*, vol. 970, N^o A-221.

No. 446. PROTOCOL, SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 4 MAY 1949,¹ AMENDING THE INTERNATIONAL AGREEMENT FOR THE SUPPRESSION OF THE WHITE SLAVE TRAFFIC, SIGNED AT PARIS, ON 18 MAY 1904, AND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE WHITE SLAVE TRAFFIC, SIGNED AT PARIS, ON 4 MAY 1910

DECLARATION relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic,² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The [declaration by the German Democratic Republic] refers to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971.³ This Agreement was concluded in Berlin between the Governments of the French Republic, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America. [The Government sending these communications is not a party to the Quadripartite Agreement and is] therefore not competent to make authoritative comments on its provisions.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to bring the following to the attention of the States Parties to the instruments referred to in the above-mentioned communications. When authorising the extension of these instruments to the Western Sectors of Berlin, the authorities of the Three Powers, acting in the exercise of their supreme authority, ensured in accordance with established procedures that those instruments are applied in the Western Sectors of Berlin in such a way as not to affect matters of security and status.

“Accordingly, the application of these instruments to the Western Sectors of Berlin continues in full force and effect.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 30, p. 23; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 5 and 7, as well as annex A in volumes 826, 874, 901, 943, 945 and 954.

² *Ibid.*, vol. 943, p. 329.

³ *Ibid.*, vol. 880, No. I-12621.

N° 446. PROTOCOLE, SIGNÉ À LAKE SUCCESS, NEW YORK, LE 4 MAI 1949¹, AMENDANT L'ARRANGEMENT INTERNATIONAL EN VUE D'ASSURER UNE PROTECTION EFFICACE CONTRE LE TRAFIC CRIMINEL CONNU SOUS LE NOM DE TRAITE DES BLANCHES, SIGNÉ À PARIS, LE 18 MAI 1904, ET LA CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE À LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES BLANCHES, SIGNÉE À PARIS LE 4 MAI 1910

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande², concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«[La déclaration de la République démocratique allemande se réfère] à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³. Cet Accord a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des Etats-Unis d'Amérique. [Le Gouvernement qui a adressé cette communication n'est pas partie à l'Accord quadripartite et n'a] donc pas compétence pour interpréter de manière autorisée ses dispositions.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent appeler l'attention des Etats parties aux instruments diplomatiques auxquels il est fait référence dans [la communication] ci-dessus sur ce qui suit. Lorsqu'elles ont autorisé l'extension de ces instruments aux secteurs occidentaux de Berlin, les autorités des Trois Puissances, agissant dans l'exercice de leur autorité suprême, ont pris, conformément aux procédures établies, les dispositions nécessaires pour garantir que ces instruments seraient appliqués dans les secteurs occidentaux de Berlin de telle manière qu'ils n'affecteraient pas les questions de sécurité et de statut.

«En conséquence, l'application de ces instruments aux secteurs occidentaux de Berlin demeure en pleine vigueur.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications d'une semblable nature émanant d'Etats qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'implique pas que la position des Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis ait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 30, p. 23; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 5 et 7, ainsi que l'annexe A des volumes 826, 874, 901, 943, 945 et 954.

² *Ibid.*, vol. 943, p. 329.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 521. CONVENTION ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE SPECIALIZED AGENCIES. APPROVED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 21 NOVEMBER 1947¹

DECLARATION relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“[The declaration by the German Democratic Republic refers] to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971.³ This Agreement was concluded in Berlin between the Governments of the French Republic, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America. [The Government sending this communication is not a party to the Quadripartite Agreement and is] therefore not competent to make authoritative comments on its provisions.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to bring the following to the attention of the States Parties to the [instrument referred to in the above-mentioned communication.] When authorising the extension of [this instrument] to the Western Sectors of Berlin, the authorities of the Three Powers, acting in the exercise of their supreme authority, ensured in accordance with established procedures that [this instrument is] applied in the Western Sectors of Berlin in such a way as not to affect matters of security and status.

“Accordingly, the application of [this instrument] to the Western Sectors of Berlin continues in full force and effect.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 11, as well as annex A in volumes 755, 784, 801, 817, 835, 836, 846, 848, 885, 891, 936, 945, 950, 954 and 972.

² *Ibid.*, vol. 950, No. A-521.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

N° 521. CONVENTION SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES. APPROUVÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 21 NOVEMBRE 1947¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande², concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«[La déclaration de la République démocratique allemande se réfère] à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³. Cet Accord a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des Etats-Unis d'Amérique. [Le Gouvernement qui a adressé cette communication n'est pas partie à l'Accord quadripartite et n'a] donc pas compétence pour interpréter de manière autorisée ses dispositions.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent appeler l'attention des Etats parties à [l'instrument diplomatique auquel il est fait référence dans la communication] ci-dessus sur ce qui suit. Lorsqu'elles ont autorisé l'extension de [cet instrument] aux secteurs occidentaux de Berlin, les autorités des Trois Puissances, agissant dans l'exercice de leur autorité suprême, ont pris, conformément aux procédures établies, les dispositions nécessaires pour garantir que [cet instrument serait appliqué dans les secteurs occidentaux de Berlin de telle manière qu'il n'affecterait] pas les questions de sécurité et de statut.

«En conséquence, l'application de [cet instrument] aux secteurs occidentaux de Berlin demeure en pleine vigueur.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications d'une semblable nature émanant d'Etats qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'implique pas que la position des Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis ait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261; pour les faits ultérieurs, voir les références dans les Index cumulatifs nos 1 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 755, 784, 801, 817, 835, 836, 846, 848, 885, 891, 936, 945, 950, 954 et 972.

² *Ibid.*, vol. 950, N° A-521.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 770. PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN AND CHILDREN, CONCLUDED AT GENEVA ON 30 SEPTEMBER 1921, AND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN OF FULL AGE, CONCLUDED AT GENEVA ON 11 OCTOBER 1933. SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 12 NOVEMBER 1947¹

DECLARATION relating to the declaration made upon acceptance by the German Democratic Republic,² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The [declaration by the German Democratic Republic] refers to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971.³ This Agreement was concluded in Berlin between the Governments of the French Republic, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America. [The Government sending these communications is not a party to the Quadripartite Agreement and is] therefore not competent to make authoritative comments on its provisions.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to bring the following to the attention of the States Parties to the instruments referred to in the above-mentioned communications. When authorising the extension of these instruments to the Western Sectors of Berlin, the authorities of the Three Powers, acting in the exercise of their supreme authority, ensured in accordance with established procedures that those instruments are applied in the Western Sectors of Berlin in such a way as not to affect matters of security and status.

“Accordingly, the application of these instruments to the Western Sectors of Berlin continues in full force and effect.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 53, p. 13; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1, 3 to 5, 7 and 8, as well as annex A in volumes 874, 901, 943, 945, 954 and 960.

² *Ibid.*, vol. 943, 333.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

N° 770. PROTOCOLE AMENDANT LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES ET DES ENFANTS, CONCLUE À GENÈVE LE 30 SEPTEMBRE 1921, ET LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES MAJEURES, CONCLUE À GENÈVE LE 11 OCTOBRE 1933. SIGNÉ À LAKE SUCCESS, NEW YORK, LE 12 NOVEMBRE 1947¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'acceptation par la République démocratique allemande², concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«[La déclaration de la République démocratique allemande se réfère] à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³. Cet Accord a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des États-Unis d'Amérique. [Le Gouvernement qui a adressé cette communication n'est pas partie à l'Accord quadripartite et n'a] donc pas compétence pour interpréter de manière autorisée ses dispositions.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis souhaitent appeler l'attention des États parties aux instruments diplomatiques auxquels il est fait référence dans [la communication] ci-dessus sur ce qui suit. Lorsqu'elles ont autorisé l'extension de ces instruments aux secteurs occidentaux de Berlin, les autorités des Trois Puissances, agissant dans l'exercice de leur autorité suprême, ont pris, conformément aux procédures établies, les dispositions nécessaires pour garantir que ces instruments seraient appliqués dans les secteurs occidentaux de Berlin de telle manière qu'ils n'affecteraient pas les questions de sécurité et de statut.

«En conséquence, l'application de ces instruments aux secteurs occidentaux de Berlin demeure en pleine vigueur.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications d'une semblable nature émanant d'États qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'implique pas que la position des Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis ait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 53, p. 13; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1, 3 à 5, 7 et 8, ainsi que l'annexe A des volumes 874, 901, 943, 945, 954 et 960.

² *Ibid.*, vol. 943, p. 333.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 1021. CONVENTION ON THE PREVENTION AND PUNISHMENT OF THE CRIME OF GENOCIDE. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 9 DECEMBER 1948¹

DECLARATION relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics on 12 September 1974² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“In a communication to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics which is an integral part (Annex IV, A) of the Quadripartite Agreement of 3 September 1971,³ the Governments of France, the United Kingdom and the United States confirmed that, provided that matters of security and status are not affected and provided that extension is specified in each case, international agreements and arrangements entered into by the Federal Republic of Germany may be extended to the Western Sectors of Berlin in accordance with established procedures. For its part, the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, in a communication to the Governments of France, the United Kingdom and the United States which is similarly an integral part (Annex IV, B) of the Quadripartite Agreement of 3 September 1971, affirmed that it would raise no objection to such extension.

“The Quadripartite Agreement does not impose any requirement regarding terminology to be used by the Federal Republic of Germany when extending to the Western Sectors of Berlin such international agreements or arrangements nor, of course, does the Quadripartite Agreement affect terminology used in the past.

“In any case, the use by the Federal Republic of Germany of the terminology mentioned in the [Note]⁴ under reference can in no way affect quadripartite agreements or decisions relating to Berlin.

“Consequently, the validity of the Berlin Declaration made by the Federal Republic of Germany is unaffected by the use of this terminology and the application to the Western Sectors of Berlin of the [instrument] mentioned in the above listed [document] continues in full force and effect.”

DECLARATION relating to the declaration made by the Ukrainian Soviet Socialist Republic on 19 September 1974⁵ concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to point out that the [State whose communication is reported in the above-mentioned Note⁶ is not a party] to

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 78, p. 277; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 11, as well as annex A in volumes 814, 854, 861, 905, 940, 943, 949, 950, 955 and 964.

² *Ibid.*, vol. 949, No. A-1021.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

⁴ The said note has not been published in the United Nations *Treaty Series*; for the text of the declaration contained within, see vol. 949, No. A-1021.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 950, No. A-1021.

⁶ The said note has not been published in the United Nations *Treaty Series*; for the text of the declaration contained within, see vol. 950, No. A-1021.

the Quadripartite Agreement of 3 September 1971, which was concluded in Berlin by the Governments of the French Republic, the Union of the Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, and [is] not therefore competent to comment authoritatively on its provisions.

“The Quadripartite Agreement does not impose any requirement regarding terminology to be used by the Federal Republic of Germany when extending to the Western Sectors of Berlin treaties or agreements to which it has become a party nor, of course, does the Agreement affect terminology used in the past.

“In any case the use by the Federal Republic of Germany of the terminology mentioned in the [communication] under reference can in no way affect quadripartite agreements or decisions relating to Berlin.

“Consequently the validity of the Berlin Declaration made by the Federal Republic of Germany is unaffected by the use of this terminology.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ The said note has not been published in the United Nations *Treaty Series*; for the text of the declaration contained within, see vol. 950, No. A-1021.

N° 1021. CONVENTION POUR LA PRÉVENTION ET LA RÉPRESSION DU CRIME DE GÉNOCIDE. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 9 DÉCEMBRE 1948¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974² par l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Dans une communication au Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques qui fait partie intégrante (annexe IV, A) de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³, les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis ont confirmé que, à condition que les questions de sécurité et de statut ne soient pas affectées, et conformément aux procédures établies, les accords et arrangements internationaux conclus par la République fédérale d'Allemagne pourraient être étendus aux secteurs occidentaux de Berlin à condition que l'extension de ces accords et arrangements soit précisée dans chaque cas. De son côté le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, dans une communication adressée aux Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis, qui fait de la même manière partie intégrante (annexe IV, B) de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971, a affirmé qu'il n'élèverait pas d'objection contre des extensions prononcées dans de telles conditions.

«L'Accord quadripartite n'impose pas à la République fédérale d'Allemagne l'obligation d'user d'une terminologie particulière lorsqu'elle étend aux secteurs occidentaux de Berlin de tels traités ou accords; l'Accord quadripartite n'affecte pas non plus la terminologie utilisée dans le passé.

«Le recours par la République fédérale d'Allemagne à la terminologie indiquée dans [la note⁴ à laquelle] il est fait référence ci-dessus ne peut en aucune manière affecter en quoi que ce soit les accords et décisions quadripartites concernant Berlin.

«En conséquence la validité de la déclaration sur Berlin faite par la République fédérale d'Allemagne n'est pas affectée par l'utilisation de cette terminologie et l'application dans les secteurs occidentaux de Berlin [de la Convention à laquelle] il est fait référence ci-dessus demeure en pleine vigueur et effet.»

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 19 septembre 1974⁵ par la République socialiste soviétique d'Ukraine concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis souhaitent faire remarquer que [l'État dont la communication est contenue dans la note⁶ mentionnée ci-dessus n'est

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 78, p. 277; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos I à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 814, 854, 861, 905, 940, 943, 949, 950, 955 et 964.

² *Ibid.*, vol. 949, n° A-1021.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

⁴ Ladite note n'a pas été publiée dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies; pour le texte de la déclaration qui y est incorporée, voir vol. 949, n° A-1021.

⁵ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 950, n° A-1021.

⁶ Ladite note n'a pas été publiée dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies; pour le texte de déclaration qui y est incorporée, voir vol. 950, n° A-1021.

pas partie] à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971, qui a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des États-Unis d'Amérique, et [n'a] donc pas compétence pour interpréter de façon autorisée les dispositions de cet accord.

«L'Accord quadripartite n'impose à la République fédérale d'Allemagne aucune obligation d'user d'une terminologie particulière lorsqu'elle étend aux secteurs occidentaux de Berlin des traités ou accords auxquels elle a adhéré; cet Accord n'affecte pas non plus la terminologie utilisée dans le passé.

«Le recours par la République fédérale d'Allemagne à la terminologie indiquée dans [la communication à laquelle] il est fait référence ci-dessus ne peut en aucune manière affecter en quoi que ce soit les accords et décisions quadripartites concernant Berlin.

«En conséquence, la validité de la déclaration de Berlin faite par la République fédérale d'Allemagne n'est pas affectée par l'utilisation de cette terminologie.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications de la même nature émanant d'États qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'impliquerait pas que la position de ces Gouvernements en la matière aurait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

No. 2116. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT BEIRUT ON 15 AUGUST 1951¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² REVISING THE SCHEDULE TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BEIRUT, 11 JULY 1974

Authentic texts: English and Arabic.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

I

*Her Majesty's Ambassador at Beirut to the Minister
of Foreign Affairs of Lebanon*

BRITISH EMBASSY
BEIRUT

11 July 1974

Your Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Lebanese Republic for Air Services between and beyond their respective territories signed at Beirut on 15 August 1951,¹ as amended by the Exchanges of Notes of 24 June 1953,³ 10 December 1953,⁴ 8 June 1959,⁵ 27 October 1962⁶ and 6 February 1969.⁷ In accordance with the discussions which took place in Beirut from 13 to 16 December 1972 I have the honour to propose that the Schedule of Routes to the said Agreement be amended as follows:

In Section I by

- (i) deleting Route 2
- (ii) substituting the following for Notes (a) and (b)
 - “(a) The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on the route begin at a point in United Kingdom territory.
 - “(b) On the above route no traffic rights may be exercised on the sectors Beirut – Damascus, Beirut – Baghdad and Beirut – Kuwait.”

And in Section II by

- (i) deleting the existing Route 2 and substituting “Beirut – Bangkok – Hong Kong – Osaka – Tokyo – New York”.
- (ii) substituting the following Notes (a), (b) and (c) for the existing Notes (a) and (b)
 - “(a) The designated airline or airlines of the Lebanon may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in Lebanese territory.
 - “(b) Route 2 may be operated only by all-cargo aircraft and no traffic rights may be exercised on the sector Hong Kong – Osaka.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 160, p. 327, and annex A in volumes 175, 186, 351, 457 and 686.

² Came into force on 11 July 1974, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 175, p. 371.

⁴ *Ibid.*, vol. 186, p. 347.

⁵ *Ibid.*, vol. 351, p. 406.

⁶ *Ibid.*, vol. 457, p. 302.

⁷ *Ibid.*, vol. 686, p. 411.

“(c) Additional points between Beirut and New York may by prior agreement between the aeronautical authorities be added to Route 2 without traffic rights between such points and Hong Kong.”

If the above proposals are acceptable to the Government of the Lebanese Republic, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's reply in that sense shall be regarded as constituting an Agreement between our two Governments in this matter which shall enter into force on the date of your reply.

P. H. G. WRIGHT

٢ - الاستعاضة عن الملاحظتين القائمتين (أ) و (ب) بالملاحظات (أ) ، (ب) و (ج .) التالية :

أ - يجوز لمؤسسة او لمؤسسات النقل الجوي اللبنانية المعينة ان تستثني في اية من رحلاتها نقطة أو اكثر من النقاط المذكورة اعلاه شرط ان تنطلق الرحلات المتفق عليها على هذه الطرق ، من نقطة في الاراضي اللبنانية .

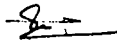
ب - يجوز استثمار الخط الثاني (٢) فقط بطائرات مخصصة للشحن دون ممارسة حرية النقل التجاري على قطاع هونكونغ / اوزاكا .

ج - يجوز زيادة نقاط اضافية بين بيروت ونيويورك على الخط الثاني (٢) دون حرية النقل التجاري بين تلك النقاط وهونكونغ بموجب اتفاق مسبق بين سلطات الطيران المدني .

اذا كانت الاقتراحات اعلاه مقبولة لدى حكومة الجمهورية اللبنانية ، فاني اتشرف بان اقترح اعتبار هذه المذكرة وجواب سعادتك بهذا المعنى بمثابة اتفاقية بين حكومتينا في هذا المجال وتدخل في حيز التنفيذ بتاريخ جوابكم .

جوابا على مذكرتكم اعلاه ، لي الشرف بان أشعر سعادتك بان مضمونها يلقي قبولا لدى حكومة الجمهورية اللبنانية التي توافق على اعتبار مذكرة سعادتك وهذا الجواب بمثابة اتفاقية بين حكومتينا توضع موضع التنفيذ بتاريخ هذا اليوم .

اتشرف بان اجدد لسعادتك الاعراب عن فائق تقديري %



II

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

بيروت في ١١ تموز ١٩٧٤

بمعاودة السفير

اتشرف بأشعاركم بتسلم مذكرتكم المؤرخة بتاريخ هذا النهار والتالي نصها :

في الشرف ان اشير الى الاتفاقية بين حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية وحكومة الجمهورية اللبنانية حول الخدمات الجوية بين اراضي كل من بلديهما وما ورائها الموقعة في بيروت في ١٥ آب سنة ١٩٥١، والمعدلة بموجب المذكرات التي تبودلت في ٢٤ حزيران سنة ١٩٥٣ و ١٠ كانون الاول سنة ١٩٥٣ و ٨ حزيران سنة ١٩٥٩ و ٢٧ تشرين الاول سنة ١٩٦٢ و ٦ شباط سنة ١٩٦٩. ووفقا لنتيجة المباحثات التي جرت في بيروت بين ١٣ و ١٦ كانون الاول سنة ١٩٧٢ لي الشرف بان اقترح تعديل جدول الخطوط الملحق بتلك الاتفاقية كما يلي :

في القسم الاول

١ - يخطب الخط الثاني (٢)

٢ - تستبدل الملاحظتان (أ) و (ب) بالملاحظتين التاليتين :

أ - يجوز لمؤسسة او لمؤسسات النقل الجوي البريطانية المعينة ان تستثني في اية من رحلاتها نقطة او اكثر من النقاط المذكورة اعلاه شرط ان تنطلق الرحلات المتفق عليها على الطريق المعينة من نقطة في اراضي المملكة المتحدة.

ب - لا يجوز ممارسة حرية النقل التجاري على الطريق الجوي اعلاه

على قطاع بيروت / دمشق، بيروت / بغداد، بيروت / الكويت.

١ - يخطب الخط الثاني (٢) القائم حاليا ويستعاض عنه بـ " بيروت - بانكوك - هونغ كونغ -

اوزاكا - طوكيو - نيويورك

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

*The Minister of Foreign Affairs of Lebanon
to Her Majesty's Ambassador at Beirut*

Beirut, 11 July 1974

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note dated today and reading as follows:

[See note I]

In answer to your above Note, I have the honour to inform Your Excellency that its contents are acceptable to the Lebanese Government which agrees to regard Your Excellency's Note, together with this answer, as constituting an Agreement between our two Governments, which will be put into effect on today's date.

I have the honour to renew to Your Excellency my highest esteem.

FOUAD NAFFAH

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 2116. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELA. SIGNÉ À BEYROUTH LE 15 AOÛT 1951¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PORTANT RÉVISION DE L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. BEYROUTH, 11 JUILLET 1974

Textes authentiques : anglais et arabe.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

I

L'Ambassadeur de Sa Majesté britannique à Beyrouth à M. le Ministre des affaires étrangères du Liban

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI
BEYROUTH

Le 11 juillet 1974

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République libanaise relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Beyrouth le 15 août 1951¹, modifié par les échanges de notes du 24 juin 1953³, du 10 décembre 1953⁴, du 8 juin 1959⁵, du 27 octobre 1962⁶ et du 6 février 1969⁷. Comme convenu au cours des entretiens qui ont eu lieu à Beyrouth du 13 au 16 décembre 1972, j'ai l'honneur de proposer les modifications suivantes à l'annexe dudit Accord :

Section I :

- i) Supprimer la route 2
- ii) Remplacer les notes *a* et *b* par :
 - «a) L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur la route aient leur point de départ en territoire britannique.
 - «b) Sur la route ci-dessus, aucun droit de trafic ne pourra être exercé sur les secteurs Beyrouth – Damas, Beyrouth – Bagdad et Beyrouth – Koweït.»

Section II :

- i) Supprimer la route 2 et la remplacer par «Beyrouth – Bangkok – Hongkong – Osaka – Tokyo – New York».
- ii) Remplacer les notes *a* et *b* par les notes *a*, *b* et *c* suivantes :
 - «a) L'entreprise ou les entreprises désignées par le Liban pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ en territoire libanais.
 - «b) La route 2 ne peut être empruntée que par des avions-cargos et aucun droit de trafic ne pourra être exercé sur le secteur Hongkong – Osaka.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 160, p. 327, et annexe A des volumes 175, 186, 351, 457 et 686.

² Entré en vigueur le 11 juillet 1974, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 175, p. 371.

⁴ *Ibid.*, vol. 186, p. 347.

⁵ *Ibid.*, vol. 351, p. 413.

⁶ *Ibid.*, vol. 457, p. 308.

⁷ *Ibid.*, vol. 686, p. 418.

«c) Des escales supplémentaires entre Beyrouth et New York peuvent être ajoutées à la route 2 avec l'accord préalable des autorités aéronautiques sans qu'aucun droit de trafic ne puisse être exercé entre ces escales et Hongkong.»

Si les propositions ci-dessus ont l'agrément du Gouvernement de la République libanaise, je propose que la présente note et votre réponse soient considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord en la matière qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

P. H. G. WRIGHT

II

*Le Ministre des affaires étrangères du Liban à l'Ambassadeur
de Sa Majesté britannique à Beyrouth*

Beyrouth, le 11 juillet 1974

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, qui se lit comme suit :

[Voir note I]

En réponse, je tiens à confirmer que la teneur de la note susmentionnée rencontre l'agrément du Gouvernement libanais, qui accepte que votre note, ainsi que la présente réponse soient considérées comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord qui entre en vigueur ce jour.

Veuillez agréer, etc.

FOUAD NAFFAH

No. 2422. PROTOCOL AMENDING THE SLAVERY CONVENTION SIGNED AT GENEVA ON 25 SEPTEMBER 1926. DONE AT THE HEADQUARTERS OF THE UNITED NATIONS, NEW YORK, ON 7 DECEMBER 1953¹

N° 2422. PROTOCOLE AMENDANT LA CONVENTION RELATIVE À L'ESCLAVAGE SIGNÉE À GENÈVE LE 25 SEPTEMBRE 1926. FAIT AU SIÈGE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, À NEW YORK, LE 7 DÉCEMBRE 1953¹

DECLARATION relating to the declaration made upon acceptance by the German Democratic Republic,² concerning application to Berlin (West)

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'acceptation par la République démocratique allemande², concernant l'application à Berlin-Ouest

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

[For the text of an identical declaration, see p. 227 of this volume.]

Registered ex officio on 8 July 1975.

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE
FRANCE
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE DU NORD

[Pour le texte d'une déclaration identique, voir p. 228 du présent volume.]

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 182, p. 51; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 7, as well as annex A in volumes 826, 856, 875, 943 and 945.

² *Ibid.*, vol. 943, n° A-2422.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 182, p. 51; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 2 à 7, ainsi que l'annexe A des volumes 826, 856, 875, 943 et 945.

² *Ibid.*, vol. 943, n° A-2422.

No. 2613. CONVENTION ON THE POLITICAL RIGHTS OF WOMEN. OPENED FOR SIGNATURE AT NEW YORK ON 31 MARCH 1953¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

1 July 1975

PERU

(With effect from 29 September 1975.)

Registered ex officio on 1 July 1975.

N° 2613. CONVENTION SUR LES DROITS POLITIQUES DE LA FEMME. OUVERTE À LA SIGNATURE À NEW YORK LE 31 MARS 1953¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

1^{er} juillet 1975

PÉROU

(Avec effet au 29 septembre 1975.)

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 193, p. 135; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 11, as well as annex A in volumes 751, 753, 790, 813, 826, 854, 861, 905, 940, 943, 951, 960, 964 and 972.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 193, p. 135; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 2 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 751, 753, 790, 813, 826, 854, 861, 905, 940, 943, 951, 960, 964 et 972.

No. 4214. CONVENTION ON THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION. DONE AT GENEVA ON 6 MARCH 1948¹

N° 4214. CONVENTION RELATIVE À LA CRÉATION D'UNE ORGANISATION MARITIME CONSULTATIVE INTER-GOUVERNEMENTALE. FAITE À GENÈVE LE 6 MARS 1948¹

ACCEPTANCE

Instrument deposited on:

3 July 1975

ETHIOPIA

(With effect from 3 July 1975.)

Registered ex officio on 3 July 1975.

ACCEPTATION

Instrument déposé le :

3 juillet 1975

ETHIOPIE

(Avec effet au 3 juillet 1975.)

Enregistré d'office le 3 juillet 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 289, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 11, as well as annex A in volumes 784, 814, 820, 834, 857, 860, 861, 885, 886, 892, 897, 898, 899, 907, 913, 928, 942, 954 and 963.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 289, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 784, 814, 820, 834, 857, 860, 861, 885, 886, 892, 897, 898, 899, 907, 913, 928, 942, 954 et 963.

No. 4468. CONVENTION ON THE NATIONALITY OF MARRIED WOMEN. DONE AT NEW YORK ON 20 FEBRUARY 1957¹

DECLARATION relating to the declarations made by Czechoslovakia, on 30 May 1974,² and by the German Democratic Republic, on 16 July 1974,³ concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The [declarations by Czechoslovakia and the German Democratic Republic] refer to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971.⁴ This Agreement was concluded in Berlin between the Governments of the French Republic, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America. The Governments sending these communications are not parties to the Quadripartite Agreement and are therefore not competent to make authoritative comments on its provisions.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to bring the following to the attention of the States Parties to the instruments referred to in the above-mentioned communications. When authorising the extension of these instruments to the Western Sectors of Berlin, the authorities of the Three Powers, acting in the exercise of their supreme authority, ensured in accordance with established procedures that those instruments are applied in the Western Sectors of Berlin in such a way as not to affect matters of security and status.

“Accordingly, the application of these instruments to the Western Sectors of Berlin continues in full force and effect.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 309, p. 65; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 11, as well as annex A in volumes 774, 826, 856, 905, 915, 936, 937, 943, 945, 953 and 958.

² *Ibid.*, vol. 936, p. 414.

³ *Ibid.*, vol. 943, A-4468.

⁴ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

N° 4468. CONVENTION SUR LA NATIONALITÉ DE LA FEMME MARIÉE. FAITE À NEW YORK LE 20 FÉVRIER 1957¹

DÉCLARATION relative aux déclarations formulées le 30 mai 1974² par la Tchécoslovaquie et le 16 juillet 1974³ par la République démocratique allemande, concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Les [déclarations de la Tchécoslovaquie et de la République démocratique allemande] se réfèrent à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971⁴. Cet Accord a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des Etats-Unis d'Amérique. Les Gouvernements qui ont adressé ces communications ne sont pas parties à l'Accord quadripartite et n'ont donc pas compétence pour interpréter de manière autorisée ses dispositions.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent appeler l'attention des Etats parties aux instruments diplomatiques auxquels il est fait référence dans les communications ci-dessus sur ce qui suit. Lorsqu'elles ont autorisé l'extension de ces instruments aux secteurs occidentaux de Berlin, les autorités des Trois Puissances, agissant dans l'exercice de leur autorité suprême, ont pris, conformément aux procédures établies, les dispositions nécessaires pour garantir que ces instruments seraient appliqués dans les secteurs occidentaux de Berlin de telle manière qu'ils n'affecteraient pas les questions de sécurité et de statut.

«En conséquence, l'application de ces instruments aux secteurs occidentaux de Berlin demeure en pleine vigueur.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications d'une semblable nature émanant d'Etats qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'implique pas que la position des Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis ait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 309, p. 65 ; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 4 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 774, 826, 856, 905, 915, 936, 937, 943, 945, 953 et 958.

² *Ibid.*, vol. 936, p. 414.

³ *Ibid.*, vol. 943, n° A-4468.

⁴ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA ON 20 MARCH 1958¹

ENTRY INTO FORCE of Regulation No. 32 (*Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the behaviour of the structure of the impacted vehicle in a rear-end collision*) as an annex to the above-mentioned Agreement

The said Regulation came into force on 1 July 1975 in respect of Sweden and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in accordance with article 1 (5) of the Agreement.

Regulation No. 32

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE BEHAVIOUR OF THE STRUCTURE OF THE IMPACTED VEHICLE IN A REAR-END COLLISION

1. SCOPE

This Regulation applies to the behaviour of the structure of the passenger compartment of private (passenger) cars when subjected to a rear-end collision.

2. DEFINITIONS

2.1. In defining the dimensions the following simplified terminology is used:

2.1.1. a "transverse plane" is a vertical plane perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle;

2.1.2. a "longitudinal plane" is a plane parallel to the median longitudinal plane of the vehicle;

2.1.3. the vehicle's "reference plane" is a plane related to the vehicle and horizontal when the vehicle in the state defined in paragraph 2.2.4. below rests on a horizontal plane.

2.2. For the purposes of this Regulation:

2.2.1. "approval of a vehicle" means the approval of a vehicle type with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a rear-end collision;

2.2.2. "vehicle type" means a category of power-driven vehicles which do not differ in such essential respects as:

2.2.2.1. the length and width of the vehicle in so far as they have an effect on the results of the impact test prescribed in this Regulation;

2.2.2.2. the structure, dimensions, lines and materials of the part of the vehicle rearward of the transverse plane through the "R" point of the rearmost seat;

2.2.2.3. the lines and inside dimensions of the passenger compartment in so far as they have an effect on the results of the impact test prescribed in this Regulation;

2.2.2.4. the siting of the engine (front, rear, centre);

2.2.3. "passenger compartment" means the space for occupant accommodation, bounded by the roof, floor, side walls, doors, outside glazing, front bulkhead, and the plane of the rear compartment bulkhead or the plane of the rear seat back support;

2.2.4. "unladen kerb weight" means the weight of the vehicle in running order, unoccupied and unladen but complete with fuel, coolant, lubricant, tools and a spare wheel (if provided as standard equipment by the vehicle manufacturer);

2.2.5. "capacity of the fuel tank" means the fuel-tank capacity as specified by the manufacturer.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 11, as well as annex A in volumes 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963 and 966.

3. APPLICATION FOR APPROVAL

- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a rear-end collision shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 3.2. It shall be accompanied by the undermentioned documents in triplicate and by the following particulars:
 - 3.2.1. a detailed description of the vehicle type with respect to its structure, dimensions, lines and constituent materials;
 - 3.2.2. drawings of the vehicle showing the vehicle type in front, side and rear elevation and design details of the rear part of the structure; and
 - 3.2.3. particulars of the vehicle's unladen kerb weight.
- 3.3. A vehicle representative of the type to be approved shall be submitted to the technical service responsible for conducting the approval tests.
 - 3.3.1. A vehicle not comprising all the components proper to the type may be accepted for test provided that it can be shown that the absence of the components omitted has no detrimental effect on the results of the test, so far as the requirements of this Regulation are concerned.
 - 3.3.2. It shall be the responsibility of the applicant for approval to show that acceptance of the variants referred to in paragraph 3.3.1. is compatible with compliance with the requirements of this Regulation.

4. APPROVAL

- 4.1. If the vehicle submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5. and 6. below, approval of that vehicle type shall be granted.
- 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. The same Contracting Party may not assign the same number to another vehicle type within the meaning of paragraph 2.2.2. above.
- 4.3. Notice of approval or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation and of dimensioned drawings of the vehicle structure (supplied by the applicant for approval) in a format not exceeding A 4 (210 × 297 mm) or folded to that format and on an appropriate scale.
- 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation
 - 4.4.1. an international approval mark consisting of:
 - 4.4.1.1. a circle surrounding the letter "E" followed by the distinguishing number of the country which has granted approval,* and
 - 4.4.1.2. the number of this Regulation, to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1.1.
 - 4.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved, under one or more other Regulations annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1.1. need not be repeated; in such a case the additional numbers and symbols of all the Regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval

* 1 for the Federal Republic of Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for Czechoslovakia, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 for the German Democratic Republic and 16 for Norway; subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, or in which they accede to that Agreement, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1.1.

- 4.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.
- 4.7. The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate affixed by the manufacturer.
- 4.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of approval marks.

5. REQUIREMENTS

- 5.1. When the vehicle has undergone the test referred to in paragraph 6. below, the lengthwise displacement of the reference point referred to in annex 4, paragraph 3, to this Regulation shall not exceed 75 mm.
- 5.2. After the test, no rigid component in the passenger compartment shall constitute a risk of serious injury to the vehicle's occupants.
- 5.3. In addition, the side doors of the vehicle shall not open under the effect of the impact.
- 5.4. Except in the case of a vehicle not having a roof of rigid construction, the opening of a number of doors sufficient to enable all the occupants to emerge shall, after the impact, continue to be possible without the use of tools.

6. TEST

- 6.1. The vehicle's compliance with the requirements of paragraph 5. above shall be checked by the method set out in annexes 3 and 4 to this Regulation.

7. MODIFICATIONS OF THE VEHICLE TYPE

- 7.1. Every modification of the vehicle type shall be notified to the administrative department which approved that vehicle type. The department may then either:
 - 7.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have appreciable adverse effects, and that in any case the vehicle still meets the requirements; or
 - 7.1.2. require a further test report from the technical service responsible for conducting the tests.
- 7.2. Without prejudice to the provisions of paragraph 7.1. above, a variant of the vehicle whose unladen kerb weight is lower than the weight of the vehicle submitted for approval shall not be regarded as a modification of the vehicle type.
- 7.3. Notice of confirmation of approval or of refusal of approval, specifying the modifications shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3. above to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.

8. CONFORMITY OF PRODUCTION

- 8.1. Every vehicle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation shall conform to the vehicle type approved, more particularly as regards features affecting the behaviour of the structure of the passenger compartment in a rear-end collision.
- 8.2. In order to verify conformity as prescribed in paragraph 8.1. above, a sufficient number of serially-produced vehicles bearing the approval mark required by this Regulation shall be subjected to random checks.
- 8.3. As a general rule, the checks aforesaid shall be confined to the taking of measurements. However, the vehicles shall if necessary be subjected to the checks prescribed in paragraph 6. above.

9. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION

- 9.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirement laid down in paragraph 8.1. above is not complied with or if a vehicle has failed to pass the tests prescribed in paragraph 6. above.
- 9.2. If a Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith notify the other Parties to the Agreement which apply this Regulation thereof by means of a copy of the approval form bearing at the end, in large letters, the signed and dated "APPROVAL WITHDRAWN"

10. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS

The Parties to the Agreement which apply this Regulation shall communicate to the Secretariat of the United Nations the names and addresses of the technical services conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or refusal or withdrawal of approval, issued in the other countries, are to be sent.

ANNEX 1

(Maximum format: A 4 (210 mm × 297 mm))



NAME OF ADMINISTRATION

Communication concerning the approval (or refusal or withdrawal of approval) of a vehicle type with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a rear-end collision, pursuant to Regulation No. 32

Approval No.

1. Trade name or mark of the motor vehicle
2. Vehicle type
3. Manufacturer's name and address
4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
5. Brief description of the vehicle type as regards its structure, dimensions, lines and constituent materials
6. Weight of vehicle when tested:
 - front axle:
 - rear axle:
 - total:
7. Vehicle submitted for approval on
8. Technical service responsible for conducting approval tests
9. Date of report issued by that service
10. Number of report issued by that service
11. Approval granted/refused*
12. Position of approval mark on the vehicle
13. Place

* Strike out what does not apply.

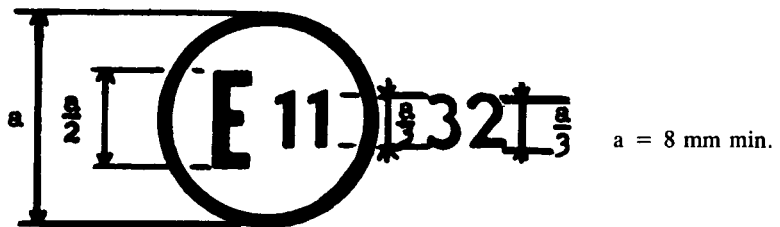
14. Date
15. Signature
16. The following documents, bearing the approval number shown above, are annexed to this communication:
 drawings, diagrams and lay-out plans of the passenger compartment and of the components of the structure considered to be of importance for the purposes of this Regulation.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

Model A

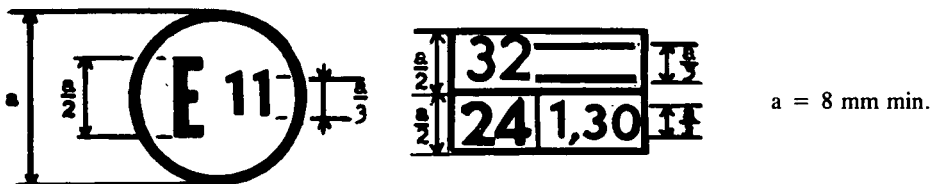
(See paragraph 4.4. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a rear-end collision, been approved in the United Kingdom (E 11) pursuant to Regulation No. 32.

Model B

(See paragraph 4.5 of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the United Kingdom (E 11) pursuant to Regulations Nos. 32 and 24. In the case of the latter Regulation the corrected absorption coefficient is 1.30 m^{-1} .

ANNEX 3

PROCEDURE FOR DETERMINING THE "H" POINT AND THE ACTUAL SEAT-BACK ANGLE AND FOR VERIFYING THEIR RELATIONSHIP TO THE "R" POINT AND THE DESIGN SEAT-BACK ANGLE

1. DEFINITIONS
 - 1.1. The "H" point, which indicates the position of a seated occupant in the passenger compartment, is the trace, in a longitudinal vertical plane, of the theoretical axis of rotation between the legs and the torso of a human body represented by the manikin described in paragraph 3. below.
 - 1.2. The "R" point or "seating reference point" is the reference point specified by the manufacturer which
 - 1.2.1. has co-ordinates determined in relation to the vehicle structure;
 - 1.2.2. corresponds to the theoretical position of the point of torso/legs rotation ("H" point) for the lowest and most rearward normal driving position or position of use given to each seat provided by the vehicle manufacturer.
 - 1.3. "Seat-back angle" means the inclination of the seat back in relation to the vertical.
 - 1.4. "Actual seat-back angle" means the angle formed by the vertical through the "H" point with the torso reference line of the human body represented by the manikin described in paragraph 3. below.
 - 1.5. "Design seat-back angle" means the angle prescribed by the manufacturer which
 - 1.5.1. determines the seat-back angle for the lowest and most rearward normal driving position or position of use given to each seat by the vehicle manufacturer;
 - 1.5.2. is formed at the "R" point by the vertical and the torso reference line;
 - 1.5.3. corresponds theoretically to the actual seat-back angle.
2. DETERMINATION OF "H" POINTS AND ACTUAL SEAT-BACK ANGLES
 - 2.1. An "H" point and an "actual seat-back angle" shall be determined for each seat provided by the manufacturer. If the seats in the same row can be regarded as similar (bench seat, identical seats, etc.), only one "H" point and one "actual seat-back angle" shall be determined for each row of seats, the manikin described in paragraph 3. below being seated in a place regarded as representative for the row. This place shall be:
 - 2.1.1. in the case of the front row, the driver's seat;
 - 2.1.2. in the case of the rear row or rows, an outer seat.
 - 2.2. When an "H" point and an "actual seat-back angle" are being determined, the seat considered shall be placed in the lowest and most rearward normal driving position or position of use provided for it by the manufacturer. The seat back shall if its inclination is adjustable be locked as specified by the manufacturer or in the absence of any specification to an actual seat-back angle of as nearly as possible 25° from the vertical.
3. DESCRIPTION OF THE MANIKIN
 - 3.1. A three-dimensional manikin of a weight and contour corresponding to those of an adult male of average height shall be used. Such a manikin is depicted in figures 1 and 2 of the appendix to this annex.
 - 3.2. The manikin shall comprise:
 - 3.2.1. two components, one simulating the back and the other the seat of the body, pivoting on an axis representing the axis of rotation between the torso and the thigh. The trace of this axis on the side of the manikin is the manikin's "H" point;
 - 3.2.2. two components simulating the legs and pivotally attached to the component simulating the seat; and
 - 3.2.3. two components simulating the feet and connected to the legs by pivotal joints simulating ankles.

- 3.2.4. In addition, the component simulating the seat of the body shall be provided with a level enabling its transverse orientation to be verified.
- 3.3. Body-segment weights shall be attached at appropriate points corresponding to the relevant centres of gravity, so as to bring the total weight of the manikin up to about 75.6 kg. Details of the various weights are given in the table in figure 2 of the appendix to this annex.
- 3.4. The torso reference line of the manikin is taken into account by a straight line passing through the joint between the leg and the pelvis and the theoretical joint between the neck and the thorax (see the appendix to this annex, figure 1).
4. SETTING UP THE MANIKIN
The three-dimensional manikin shall be set up in the following manner:
 - 4.1. the vehicle shall be placed on a horizontal plane and the seats adjusted as prescribed in paragraph 2.2. above;
 - 4.2. the seat to be tested shall be covered with a piece of cloth to facilitate correct setting up of the manikin;
 - 4.3. the manikin shall be placed on the seat concerned, its pivotal axis being perpendicular to the longitudinal plane of symmetry of the vehicle;
 - 4.4. the feet of the manikin shall be placed as follows:
 - 4.4.1. in the front seats, in such a way that the level verifying the transverse orientation of the seat of the manikin is brought to the horizontal;
 - 4.4.2. in the rear seats, so far as possible in such a way as to be in contact with the front seats. If the feet then rest on parts of the floor which are at different levels, the foot which first comes into contact with the front seat shall serve as a reference point and the other foot shall be so arranged that the level enabling the transverse orientation of the seat of the manikin to be verified is brought to the horizontal;
 - 4.4.3. if the "H" point is being determined at a centre seat, the feet shall be placed one on each side of the tunnel;
 - 4.5. the weights shall be placed on the thighs, the level verifying the transverse orientation of the seat of the manikin shall be brought to the horizontal, and the weights shall be placed on the component representing the seat of the manikin;
 - 4.6. the manikin shall be moved away from the seat back by means of the knee-pivot bar and the back of the manikin shall be pivoted forwards. The manikin shall be repositioned on the seat of the vehicle by being slid backwards on its seat until resistance is encountered, the back of the manikin then being replaced against the seat back;
 - 4.7. a horizontal load of approximately 10 ± 1 daN (10 ± 1 kgf) shall be applied to the manikin twice. The direction and point of application of the load are shown by a black arrow in figure 2 of the appendix;
 - 4.8. the weights shall be installed on the right and left sides, and the torso weights shall then be placed in position. The transverse level of the manikin shall be kept horizontal;
 - 4.9. the transverse level of the manikin being kept horizontal, the back of the manikin shall be pivoted forwards until the torso weights are above the "H" point, so as to eliminate any friction with the seat back;
 - 4.10. the back of the manikin shall be gently moved rearwards so as to complete the setting-up operation. The transverse level of the manikin shall be horizontal. If it is not, the procedure described above shall be repeated.
5. RESULTS
 - 5.1. When the manikin has been set up as described in paragraph 4. above, the "H" point and the actual seat-back angle of the vehicle seat considered are constituted by the "H" point and the angle of inclination of the manikin's torso reference line.

- 5.2. The co-ordinates of the "H" point in relation to three mutually perpendicular planes, and the actual seat-back angle, shall be measured for comparison with the data supplied by the vehicle manufacturer.
6. VERIFYING THE RELATIVE POSITIONS OF THE "R" AND "H" POINTS AND THE RELATIONSHIP BETWEEN THE DESIGN SEAT-BACK ANGLE AND THE ACTUAL SEAT-BACK ANGLE
- 6.1. The results of the measurements carried out in conformity with paragraph 5.2. for the "H" point and the actual seat-back angle shall be compared with the co-ordinates of the "R" point and the design seat-back angle as supplied by the vehicle manufacturer.
- 6.2. The relative positions of the "R" point and the "H" point and the relationship between the design seat-back angle and the actual seat-back angle shall be considered to be satisfactory for the seat in question if the "H" point, as defined by its co-ordinates, lies within a longitudinal rectangle whose horizontal and vertical sides are 30 mm and 20 mm long respectively and whose diagonals intersect at the "R" point, and if the actual seat-back angle is within 3° of the design seat-back angle.
- 6.2.1. If these conditions are met, the "R" point and the design seat-back angle shall be used for the test and, if necessary, the manikin shall be so adjusted that the "H" point coincides with the "R" point and the actual seat-back angle coincides with the design seat-back angle.
- 6.3. If the "H" point or the actual seat-back angle does not satisfy the requirements of paragraph 6.2. above, the "H" point or the actual seat-back angle shall be determined twice more (three times in all). If the results of two of these three operations satisfy the requirements the result of the test shall be considered to be satisfactory.
- 6.4. If at least two of the three test results do not satisfy the requirements of paragraph 6.2., the result of the test shall be considered to be not satisfactory.
- 6.5. If the situation described in paragraph 6.4. above arises, or if verification cannot be effected because the manufacturer has failed to supply information regarding the position of the "R" point or regarding the design seat-back angle, the average of the results of the three determinations may be used and be regarded as applicable in all cases where the "R" point or the design seat-back angle is referred to in this Regulation.
- 6.6. For verifying the relative positions of the "R" point and the "H" point and the relationship between the design seat-back angle and the actual seat-back angle in a serially-produced vehicle the rectangle referred to in paragraph 6.2. above shall be replaced by a square of 50 mm side and the actual seat-back angle shall not differ by more than $\pm 5^\circ$ from the design seat-back angle.

ANNEX 3 — Appendix

COMPONENTS OF THREE-DIMENSIONAL MANIKIN

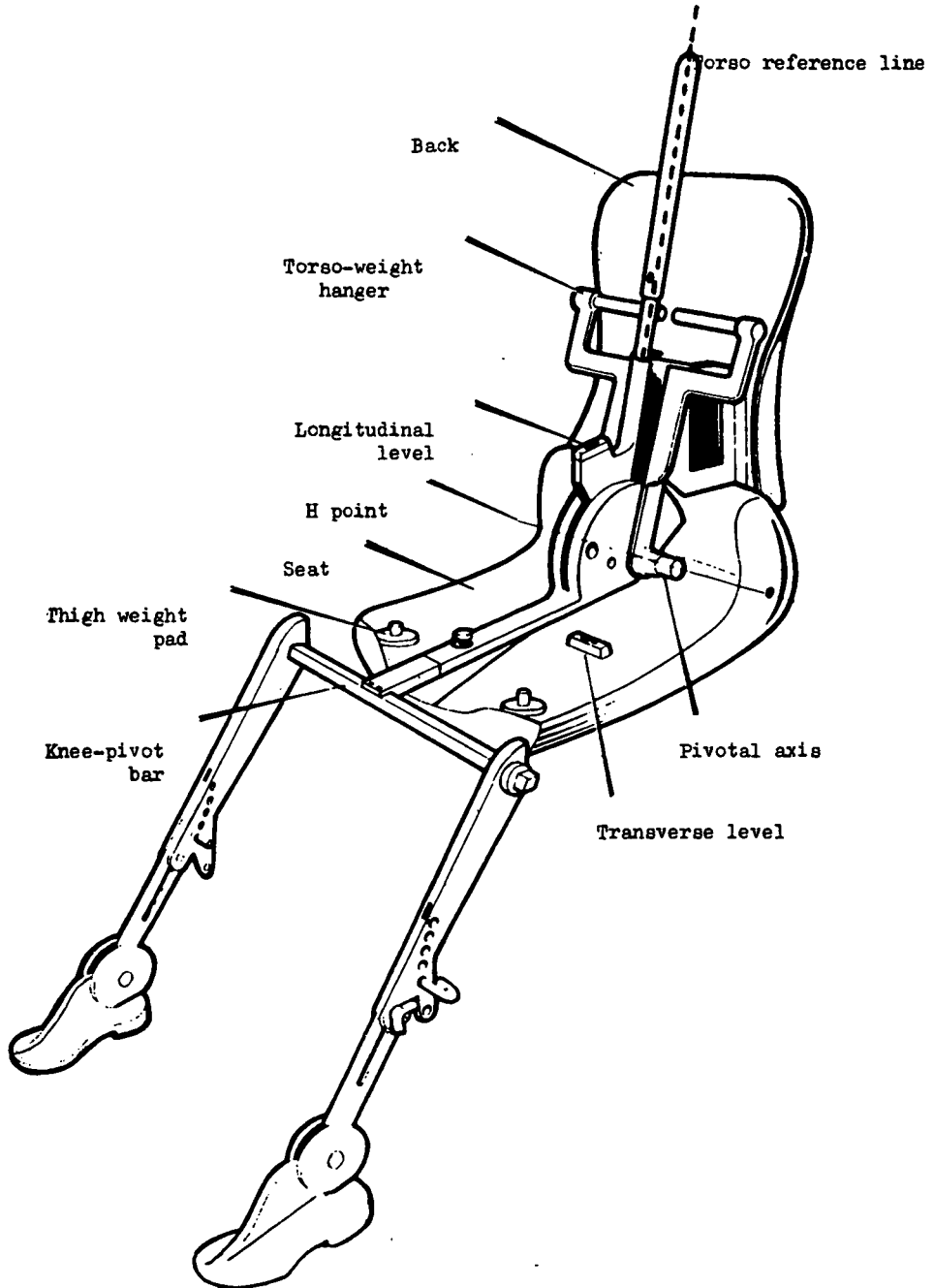


Fig. 1

DIMENSIONS AND WEIGHT OF MANIKIN

<u>Mass of manikin</u>	<u>kg</u>
Components simulating back and seat of body	16.6
Torso weights	31.2
Seat weights	7.8
Thigh weights	6.8
Leg weights	<u>13.2</u>
Total	75.6

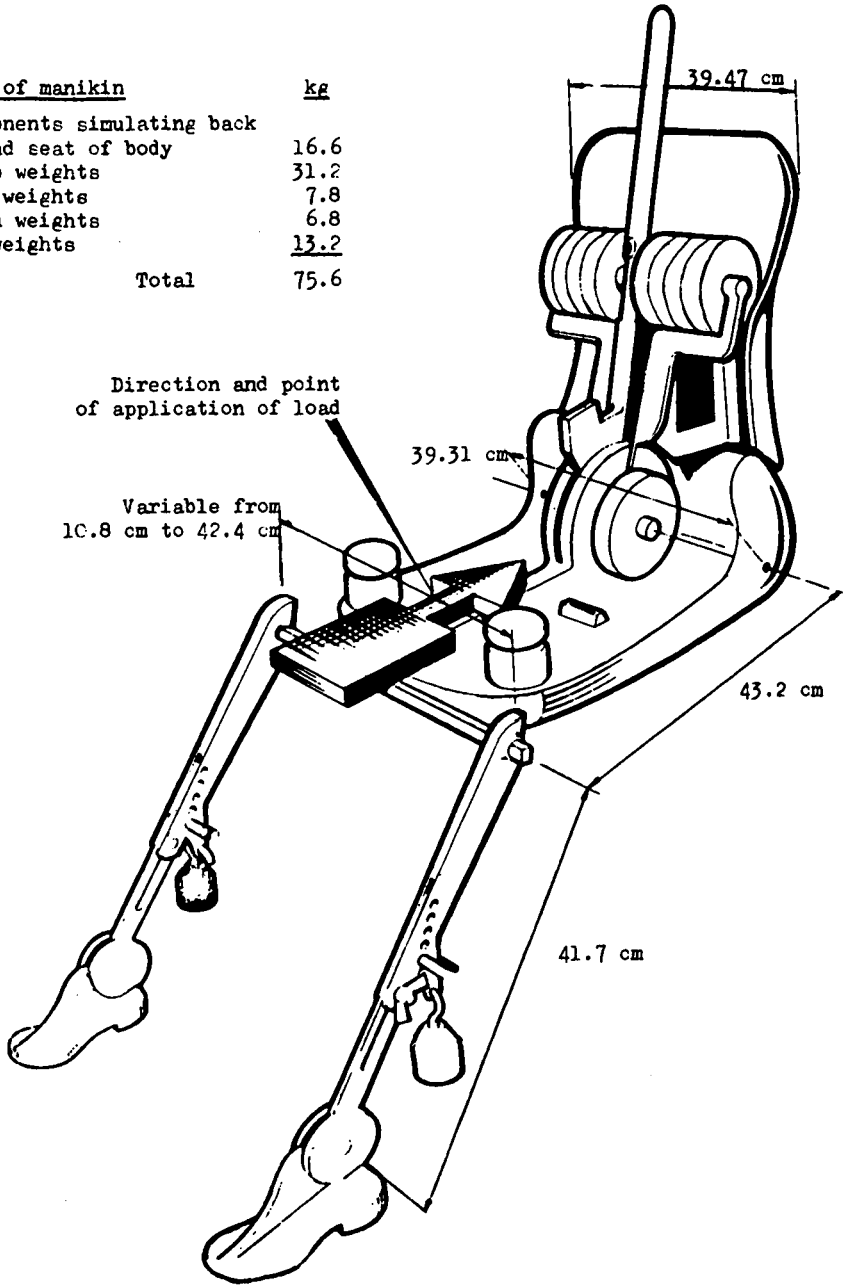


Fig. 2

ANNEX 4

PROCEDURE FOR REAR-END IMPACT TEST

1. PURPOSE AND SCOPE
 - 1.1. The purpose of the test is to simulate the conditions of rear-end impact by another vehicle in motion. The test should make it possible to verify whether the vehicles referred to in paragraph 1 of this Regulation meet the requirements defined in paragraph 5 hereof concerning the behaviour of the structure of the passenger compartment in a rear-end collision.
2. INSTALLATIONS, PROCEDURES AND MEASURING INSTRUMENTS
 - 2.1. *Testing ground*

The test area shall be large enough to accommodate the impactor (striker) propulsion system and to permit after-impact displacement of the vehicle impacted and installation of the test equipment. The part in which vehicle impact and displacement occur shall be horizontal, flat and smooth and have a coefficient of friction of not less than 0.5.
 - 2.2. *Impactor (striker)*
 - 2.2.1. The impactor shall be of steel and of rigid construction.
 - 2.2.2. The impacting surface shall be flat, not less than 2,500 mm wide, and 800 mm high, and its edges shall be rounded to a radius of curvature of between 40 and 50 mm. It shall be clad with a layer of plywood 20 mm thick.
 - 2.2.3. At the moment of impact the following requirements shall be met:
 - 2.2.3.1. the impacting surface shall be vertical and perpendicular to the median longitudinal plane of the impacted vehicle;
 - 2.2.3.2. the direction of movement of the impactor shall be substantially horizontal and parallel to the median longitudinal plane of the impacted vehicle;
 - 2.2.3.3. the maximum lateral deviation tolerated between the median vertical line of the surface of the impactor and the median longitudinal plane of the impacted vehicle shall be 300 mm. In addition, the impacting surface shall extend over the entire width of the impacted vehicle;
 - 2.2.3.4. the ground clearance of the lower edge of the impacting surface shall be 175 ± 25 mm.
 - 2.3. *Propulsion of the impactor*

The impactor may either be secured to a carriage (moving barrier) or form part of a pendulum.
 - 2.4. *Special provisions applicable where a moving barrier is used*
 - 2.4.1. If the impactor is secured to a carriage (moving barrier) by a restraining element, the latter must be rigid and be incapable of being deformed by the impact; the carriage shall at the moment of impact be capable of moving freely and no longer be subject to the action of the propelling device.
 - 2.4.2. The velocity of impact shall be between 35 and 38 km/h.
 - 2.4.3. The aggregate weight (mass) of carriage and impactor shall be $1,100 \pm 20$ kg.
 - 2.5. *Special provisions applicable where a pendulum is used*
 - 2.5.1. The distance between the centre of the impacting surface and the axis of rotation of the pendulum shall be not less than 5 m.
 - 2.5.2. The impactor shall be freely suspended by rigid arms rigidly secured to it. The pendulum so constituted shall be substantially incapable of being deformed by the impact.
 - 2.5.3. Arresting gear shall be incorporated in the pendulum to prevent any secondary impact by the impactor on the test vehicle.
 - 2.5.4. At the moment of impact the velocity of the centre of percussion of the pendulum shall be between 35 and 38 km/h.

- 2.5.5. The reduced mass "m_r" at the centre of percussion of the pendulum is defined as a function of the total mass "m", of the distance "a"* between the centre of percussion and the axis of rotation, and of the distance "l" between the centre of gravity and the axis of rotation, by the following equation:

$$m_r = m \cdot \frac{l}{a}$$

- 2.5.6. The reduced mass "m_r" shall be 1,100 ± 20 kg.
- 2.6. *General provisions relating to the mass and velocity of the impactor*
If the test has been conducted at an impact velocity higher than those prescribed in paragraphs 2.4.2. and 2.5.4. and/or with a mass greater than those prescribed in paragraphs 2.4.3. or 2.5.6. and the vehicle has met the requirements prescribed, the test shall be considered satisfactory.
- 2.7. *State of vehicle under test*
- 2.7.1. The vehicle under test shall either be fitted with all the normal components and equipment included in its unladen kerb weight or be in such condition as to fulfil this requirement so far as the components and equipment of concern to the passenger compartment and the distribution of the weight of the vehicle as a whole, in running order, are concerned.
- 2.7.2. The fuel tank must be filled to at least 90 per cent of its capacity with a liquid having a density close to that of the fuel normally used. All other systems (brake-fluid, header tanks, radiator, etc.) may be empty.
- 2.7.3. A gear may be engaged and the brakes may be applied.
- 2.7.4. If the manufacturer so requests, the following derogations shall be permitted:
- 2.7.4.1. The technical service responsible for conducting the test may allow the same vehicle as is used for tests prescribed by other Regulations (including tests capable of affecting its structure) to be used also for the tests prescribed by this Regulation.
- 2.7.4.2. The vehicle may be weighted to an extent not exceeding 10 per cent of its unladen kerb weight with additional weights rigidly secured to the structure in such a way as not to affect the behaviour of the structure of the passenger compartment during the test.
- 2.8. *Measuring instruments*
The instruments used to record the speed referred to in paragraphs 2.4.2. and 2.5.4. above shall be accurate to within one per cent.
3. RESULTS
- 3.1. To measure the residual longitudinal space, the amount of longitudinal displacement of the vertical projection on the floor of the "R" point of the vehicle's rearmost seat in relation to a reference point on a non-deformed part of the vehicle structure shall be determined.
4. EQUIVALENT TEST METHODS
- 4.1. Equivalent test methods are permitted provided that the conditions referred to in this Regulation can be observed either entirely by means of the substitute test or by calculation from the results of the substitute test.
- 4.2. If a method other than that described in paragraph 2 above is used, its equivalence must be demonstrated.

Authentic tests of the Regulation: English and French.

Registered ex officio on 1 July 1975.

* It is recalled that the distance "a" is equal to the length of the synchronous pendulum of the pendulum under consideration.

ENTRY INTO FORCE of Regulation No. 33 (*Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the behaviour of the structure of the impacted vehicle in a head-on collision*) as an annex to the Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts, done at Geneva on 20 March 1958¹

The said Regulation came into force on 1 July 1975 in respect of Sweden and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in accordance with article 1 (5) of the Agreement.

Regulation No. 33

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD
TO THE BEHAVIOUR OF THE STRUCTURE OF THE IMPACTED VEHICLE IN A HEAD-ON COLLISION

1. SCOPE

This Regulation applies to the behaviour of the structure of the passenger compartment of private (passenger) cars (other than forward-control vehicles) when subjected to a head-on collision.

2. DEFINITIONS

2.1. In defining the dimensions the following simplified terminology is used:

2.1.1. a "transverse plane" is a vertical plane perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle;

2.1.2. a "longitudinal plane" is a plane parallel to the median longitudinal plane of the vehicle;

2.1.3. the "vehicle's reference plane" is a plane related to the vehicle and horizontal when the vehicle in the state defined in paragraph 2.2.5. below rests on a horizontal plane.

2.2. For the purposes of this Regulation,

2.2.1. "approval of a vehicle" means the approval of a vehicle type with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a head-on collision;

2.2.2. "vehicle type" means a category of power-driven vehicles which do not differ in such essential respects as:

2.2.2.1. the length and width of the vehicle in so far as they have an effect on the results of the impact test prescribed in this Regulation;

2.2.2.2. the structure, dimensions, lines and materials of the part of the vehicle forward of the transverse plane through the "R" point of the driver's seat;

2.2.2.3. the lines and inside dimensions of the passenger compartment in so far as they have an effect on the results of the impact test prescribed in this Regulation;

2.2.2.4. the siting of the engine (front, rear or centre);

2.2.3. "forward-control vehicle" means a vehicle in which the centre of the steering wheel is in the forward quarter of the vehicle's total length (including bumpers and over-riders, if any);

2.2.4. "passenger compartment" means the space for occupant accommodation, bounded by the roof, floor, side walls, doors, outside glazing, front bulkhead, and the plane of the rear compartment bulkhead or the plane of the rear seat back support;

2.2.5. "unladen kerb weight" means the weight of the vehicle in running order, unoccupied and unladen but complete with fuel, coolant, lubricant, tools and a spare wheel (if provided as standard equipment by the vehicle manufacturer);

2.2.6. "capacity of the fuel tank" means the fuel-tank capacity as specified by the manufacturer.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211.

3. APPLICATION FOR APPROVAL

- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a head-on collision shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 3.2. It shall be accompanied by the undermentioned documents in triplicate and by the following particulars:
 - 3.2.1. a detailed description of the vehicle type with respect to its structure, dimensions, lines and constituent materials;
 - 3.2.2. drawings of the vehicle showing the vehicle type in front, side and rear elevation and design details of the forward part of the structure; and
 - 3.2.3. particulars of the vehicle's unladen kerb weight.
- 3.3. A vehicle representative of the type to be approved shall be submitted to the technical service responsible for conducting the approval tests.
 - 3.3.1. A vehicle not comprising all the components proper to the type may be accepted for test provided that it can be shown that the absence of the components omitted has no detrimental effect on the results of the test, so far as the requirements of this Regulation are concerned.
 - 3.3.2. It shall be the responsibility of the applicant for approval to show that acceptance of the variants referred to in paragraph 3.3.1. is compatible with compliance with the requirements of this Regulation.

4. APPROVAL

- 4.1. If the vehicle submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5. and 6. below, approval of that vehicle type shall be granted.
- 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. The same Contracting Party may not assign the same number to another vehicle type within the meaning of paragraph 2.2.2. above.
- 4.3. Notice of approval or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation and of dimensioned drawings of the vehicle structure (supplied by the applicant for approval) in a format not exceeding A 4 (210 × 297 mm) or folded to that format and on an appropriate scale.
- 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation:
 - 4.4.1. an international approval mark consisting of:
 - 4.4.1.1. a circle surrounding the letter "E" followed by the distinguishing number of the country which has granted approval,* and
 - 4.4.1.2. the number of this Regulation, to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1.1.
- 4.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved, under one or more other Regulations annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1.1. need not be repeated; in such a case the additional numbers and symbols of all the Regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval

* 1 for the Federal Republic of Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for Czechoslovakia, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 for the German Democratic Republic and 16 for Norway. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, or in which they accede to that Agreement, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1.1.

- 4.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.
- 4.7. The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate affixed by the manufacturer.
- 4.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of the approval mark.

5. REQUIREMENTS

- 5.1. After the unladen vehicle without a manikin has been collision-tested forwards against a barrier at a speed of 48.3 km/h, the interior space of the passenger compartment shall satisfy the requirements of paragraphs 5.2. to 5.9. below.
 - 5.2. For each front seat as defined by the manufacturer the distance after impact shall be determined between two transverse planes, one passing through the corresponding "R" point and the other through the rearmost projection of the lines of the instrument panel (switches and controls being disregarded) over a width of 150 mm to each side of the longitudinal plane passing through the centre of the seat. This distance shall be not less than 450 mm.
 - 5.3. Before impact, the straight line formed for each front seat by the intersection of the longitudinal plane passing through the centre of the seat with the horizontal plane passing through the centre of the service brake pedal in the position of rest shall be determined. The distance between the point of intersection of the said straight line with the front of the passenger compartment and its point of intersection with the transverse plane passing through the corresponding "R" point shall then be determined. After impact, this distance shall be not less than 650 mm.
 - 5.4. The width of the footwell shall be determined as follows:
 - 5.4.1. before impact, the points shall be determined at which a transverse horizontal axis passing through the centre of the service brake pedal in the position of rest meets the side walls of the footwell;
 - 5.4.2. after impact, the distance separating two longitudinal vertical planes passing through the same points shall be measured. This distance shall be not less than 250 mm for each front seat.
 - 5.5. The distance from floor to roof shall be determined along a vertical passing through the "R" point and situated in the longitudinal plane passing through the centre of each front seat. After impact, this distance shall not be reduced by more than 10 per cent.
 - 5.6. For measuring the distances referred to in paragraphs 5.2., 5.3., 5.4. and 5.5., compression corresponding to a force of 10 daN applied over a surface of 5 × 5 cm may be exerted in the direction of measurement.
 - 5.7. After the test, no rigid component in the passenger compartment shall constitute a risk of serious injury to the vehicle's occupants.
 - 5.8. In addition, the side doors of the vehicle shall not open under the effect of the impact.
 - 5.9. Except in the case of a vehicle not having a roof of rigid construction, the opening of a number of doors sufficient to enable all the occupants to get out must be possible after the impact without the use of tools.
- #### 6. TESTS
- The vehicle's compliance with the requirements of paragraph 5. above shall be checked by the methods set out in annexes 3 and 4 to this Regulation.
- #### 7. MODIFICATIONS OF THE VEHICLE TYPE
- 7.1. Every modification of the vehicle type shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. The department may then either:
 - 7.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have appreciable adverse effects, and that in any case the vehicle still meets the requirements; or

- 7.1.2. require a further test report from the technical service responsible for conducting the tests.
- 7.2. Without prejudice to the provisions of paragraph 7.1. above, a variant of the vehicle which meets the requirements of paragraph 3.3. of annex 4 to this Regulation, shall not be regarded as a modification of the vehicle type.
- 7.3. Notice of confirmation of approval or of refusal of approval, specifying the modifications, shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3. above to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.
8. CONFORMITY OF PRODUCTION
- 8.1. Every vehicle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation shall conform to the vehicle type approved, more particularly as regards features affecting the behaviour of the structure of the passenger compartment in a head-on collision.
- 8.2. In order to verify conformity as prescribed in paragraph 8.1. above, a sufficient number of serially-produced vehicles bearing the approval mark required by this Regulation shall be subjected to random checks.
- 8.3. As a general rule, the checks aforesaid shall be confined to the taking of measurements. However, the vehicles shall if necessary be subjected to the checks prescribed in paragraph 6. above.
9. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION
- 9.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirement laid down in paragraph 8.1. above is not complied with or if the vehicle has failed to pass the tests prescribed in paragraph 6. above.
- 9.2. If a Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith notify the other Parties to the Agreement which apply this Regulation thereof by means of a copy of the approval form bearing at the end, in large letters, the signed and dated annotation "APPROVAL WITHDRAWN".
10. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS
- The Parties to the Agreement which apply this Regulation shall communicate to the Secretariat of the United Nations the names and addresses of the technical services conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

ANNEX 1

(Maximum format: A 4 (210 × 297 mm))



NAME OF ADMINISTRATION

Communication concerning the approval (or refusal or withdrawal of approval) of a vehicle type with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a head-on collision, pursuant to Regulation No. 33

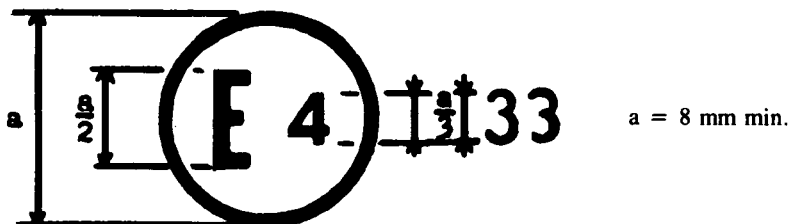
- Approval No.
1. Trade name or mark of the power-driven vehicle
 2. Vehicle type
 3. Manufacturer's name and address
 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
 5. Brief description of the vehicle type as regards its structure, dimensions, lines and constituent materials
 6. Weight of vehicle when tested
 - front axle:
 - rear axle:
 - total:
 7. Vehicle submitted for approval on
 8. Technical service responsible for conducting approval tests
 9. Date of report issued by that service
 10. Number of report issued by that service
 11. Approval granted/refused*
 12. Position of approval mark on the vehicle
 13. Place
 14. Date
 15. Signature
 16. The following documents, bearing the approval number shown above, are annexed to this communication:
 - drawings, diagrams and lay-out plans of the passenger compartment and of the components of the structure considered to be of importance for the purposes of this Regulation.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF THE APPROVAL MARK

Model A

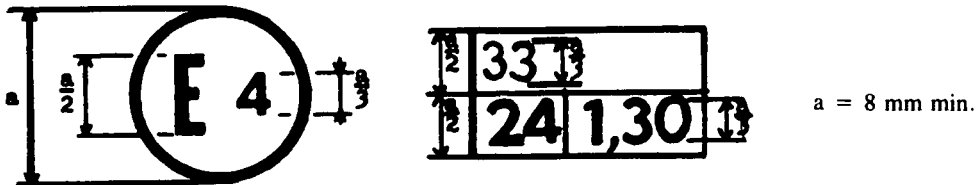
(See paragraph 4.4. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to the behaviour of the structure of the passenger compartment in a head-on collision, been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulation No. 33.

* Strike out what does not apply.

Model B
(See paragraph 4.5. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulations Nos. 33 and 24. (In the case of the latter Regulation the corrected absorption coefficient is 1.30 m⁻¹.)

ANNEX 3

PROCEDURE FOR DETERMINING THE "H" POINT AND THE ACTUAL SEAT-BACK ANGLE AND FOR VERIFYING THEIR RELATIONSHIP TO THE "R" POINT AND THE DESIGN SEAT-BACK ANGLE

1. DEFINITIONS
 - 1.1. The "H" point, which indicates the position of a seated occupant in the passenger compartment, is the trace, in a longitudinal vertical plane, of the theoretical axis of rotation between the legs and the torso of a human body represented by the manikin described in paragraph 3 below.
 - 1.2. The "R" point or "seating reference point" is the reference point specified by the manufacturer which
 - 1.2.1. has co-ordinates determined in relation to the vehicle structure;
 - 1.2.2. corresponds to the theoretical position of the point of torso/legs rotation ("H" point) for the lowest and most rearward normal driving position or position of use given to each seat provided by the vehicle manufacturer.
 - 1.3. "Seat-back angle" means the inclination of the seat back in relation to the vertical.
 - 1.4. "Actual seat-back angle" means the angle formed by the vertical through the "H" point with the torso reference line of the human body represented by the manikin described in paragraph 3. below.
 - 1.5. "Design seat-back angle" means the angle prescribed by the manufacturer which
 - 1.5.1. determines the seat-back angle for the lowest and most rearward normal driving position or position of use given to each seat by the vehicle manufacturer;
 - 1.5.2. is formed at the "R" point by the vertical and the torso reference line;
 - 1.5.3. corresponds theoretically to the actual seat-back angle.
2. DETERMINATION OF "H" POINTS AND ACTUAL SEAT-BACK ANGLES
 - 2.1. An "H" point and an "actual seat-back angle" shall be determined for each seat provided by the manufacturer. If the seats in the same row can be regarded as similar (bench seat, identical seats, etc.) only one "H" point and one "actual seat-back angle" shall be determined for each row of seats, the manikin described in paragraph 3. below being seated in a place regarded as representative for the row. This place shall be:
 - 2.1.1. in the case of the front row, the driver's seat;
 - 2.1.2. in the case of the rear row or rows, an outer seat.

- 2.2. When an "H" point and an "actual seat-back angle" are being determined, the seat considered shall be placed in the lowest and most rearward normal driving position or position of use provided for it by the manufacturer. The seat back shall if its inclination is adjustable be locked as specified by the manufacturer or in the absence of any specification to an actual seat-back angle of as nearly as possible 25° from the vertical.
3. DESCRIPTION OF THE MANIKIN
 - 3.1. A three-dimensional manikin of a weight and contour corresponding to those of an adult male of average height shall be used. Such a manikin is depicted in figs. 1 and 2 of the appendix to this annex.
 - 3.2. The manikin shall comprise:
 - 3.2.1. two components, one simulating the back and the other the seat of the body, pivoting on an axis representing the axis of rotation between the torso and the thigh. The trace of this axis on the side of the manikin is the manikin's "H" point;
 - 3.2.2. Two components simulating the legs and pivotally attached to the component simulating the seat; and
 - 3.2.3. two components simulating the feet and connected to the legs by pivotal joints simulating ankles.
 - 3.2.4. In addition, the component simulating the seat of the body shall be provided with a level enabling its transverse orientation to be verified.
 - 3.3. Body-segment weights shall be attached at appropriate points corresponding to the relevant centres of gravity, so as to bring the total weight of the manikin up to about 75.6 kg. Details of the various weights are given in the table in fig. 2 of the appendix to this annex.
 - 3.4. The torso reference line of the manikin is taken into account by a straight line passing through the joint between the leg and the pelvis and the theoretical joint between the neck and the thorax (see the appendix to this annex, fig. 1).
4. SETTING UP THE MANIKIN

The three-dimensional manikin shall be set up in the following manner:

 - 4.1. the vehicle shall be placed on a horizontal plane and the seats adjusted as prescribed in paragraph 2.2. above;
 - 4.2. the seat to be tested shall be covered with a piece of cloth to facilitate correct setting up of the manikin;
 - 4.3. the manikin shall be placed on the seat concerned, its pivotal axis being perpendicular to the longitudinal plane of symmetry of the vehicle;
 - 4.4. the feet of the manikin shall be placed as follows:
 - 4.4.1. in the front seats, in such a way that the level verifying the transverse orientation of the seat of the manikin is brought to the horizontal;
 - 4.4.2. in the rear seats, so far as possible in such a way as to be in contact with the front seats. If the feet then rest on parts of the floor which are at different levels, the foot which first comes into contact with the front seat shall serve as a reference point and the other foot shall be so arranged that the level enabling the transverse orientation of the seat of the manikin to be verified is brought to the horizontal;
 - 4.4.3. if the "H" point is being determined at a centre seat, the feet shall be placed one on each side of the tunnel;
 - 4.5. the weights shall be placed on the thighs, the level verifying the transverse orientation of the seat of the manikin shall be brought to the horizontal, and the weights shall be placed on the component representing the seat of the manikin;
 - 4.6. the manikin shall be moved away from the seat back by means of the knee-pivot bar and the back of the manikin shall be pivoted forwards. The manikin shall be repositioned on the seat of the vehicle by being slid backwards on its seat until resistance is encountered, the back of the manikin then being replaced against the seat back;

- 4.7. a horizontal load of approximately 10 ± 1 daN (10 ± 1 kgf) shall be applied to the manikin twice. The direction and point of application of the load are shown by a black arrow in figure 2 of the appendix;
- 4.8. the weights shall be installed on the right and left sides, and the torso weights shall then be placed in position. The transverse level of the manikin shall be kept horizontal;
- 4.9. the transverse level of the manikin being kept horizontal, the back of the manikin shall be pivoted forwards until the torso weights are above the "H" point, so as to eliminate any friction with the seat back;
- 4.10. the back of the manikin shall be gently moved rearwards so as to complete the setting-up operation. The transverse level of the manikin shall be horizontal. If it is not, the procedure described above shall be repeated.

5. RESULTS

- 5.1. When the manikin has been set up as described in paragraph 4. above, the "H" point and the actual seat-back angle of the vehicle seat considered are constituted by the "H" point and the angle of inclination of the manikin's torso reference line.
 - 5.2. The co-ordinates of the "H" point in relation to three mutually perpendicular planes, and the actual seat-back angle, shall be measured for comparison with the data supplied by the vehicle manufacturer.
- ## 6. VERIFYING THE RELATIVE POSITIONS OF THE "R" AND "H" POINTS AND THE RELATIONSHIP BETWEEN THE DESIGN SEAT-BACK ANGLE AND THE ACTUAL SEAT-BACK ANGLE
- 6.1. The results of the measurements carried out in conformity with paragraph 5.2. for the "H" point and the actual seat-back angle shall be compared with the co-ordinates of the "R" point and the design seat-back angle as supplied by the vehicle manufacturer.
 - 6.2. The relative positions of the "R" point and the "H" point and the relationship between the design seat-back angle and the actual real seat-back angle shall be considered to be satisfactory for the seat in question if the "H" point, as defined by its co-ordinates, lies within a longitudinal rectangle whose horizontal and vertical sides are 30 mm and 20 mm long respectively and whose diagonals intersect at the "R" point, and if the actual seat-back angle is within 3° of the design seat-back angle.
 - 6.2.1. If these conditions are met, the "R" point and the design seat-back angle shall be used for the test and, if necessary, the manikin shall be so adjusted that the "H" point coincides with the "R" point and the actual seat-back angle coincides with the design seat-back angle.
 - 6.3. If the "H" point or the actual seat-back angle does not satisfy the requirements of paragraph 6.2. above, the "H" point or the actual seat-back angle shall be determined twice more (three times in all). If the results of two of these three operations satisfy the requirements the result of the test shall be considered to be satisfactory.
 - 6.4. If at least two of the three test results do not satisfy the requirements of paragraph 6.2., the result of the test shall be considered to be not satisfactory.
 - 6.5. If the situation described in paragraph 6.4. above arises, or if verification cannot be effected because the manufacturer has failed to supply information regarding the position of the "R" point or regarding the design seat-back angle, the average of the results of the three determinations may be used and be regarded as applicable in all cases where the "R" point or the design seat-back angle is referred to in this Regulation.
 - 6.6. For verifying the relative positions of the "R" point and the "H" point and the relationship between the design seat-back angle and the actual seat-back angle in a serially-produced vehicle the rectangle referred to in paragraph 6.2. above shall be replaced by a square of 50 mm side and the actual seat-back angle shall not differ by more than $\pm 5^\circ$ from the design seat-back angle.

ANNEX 3 — Appendix

COMPONENTS OF THREE-DIMENSIONAL MANIKIN

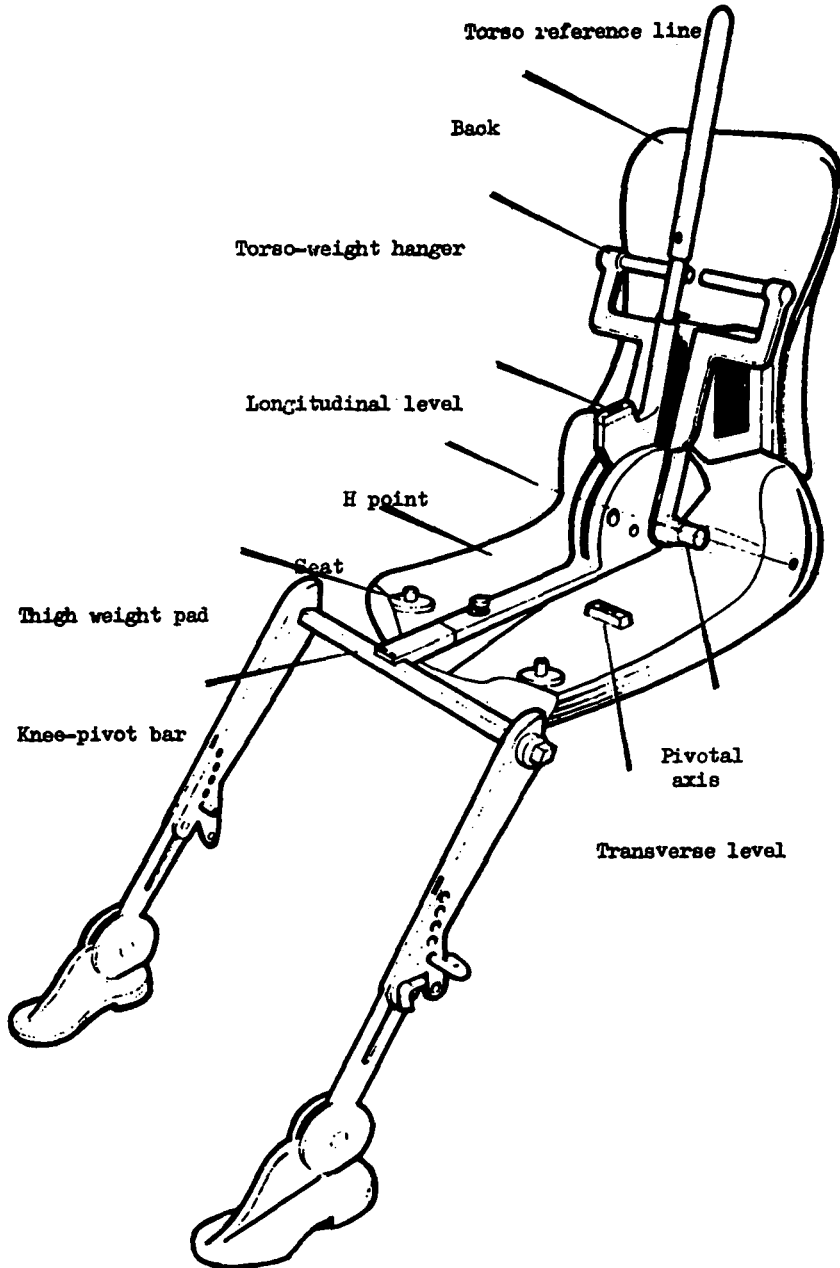


Fig. 1

DIMENSIONS AND WEIGHT OF MANIKIN

Weight of manikin

Components simulating back and seat of body	kg
Torso weights	16.6
Seat weights	31.2
Thigh weights	7.8
Leg weights	6.8
	13.2
Total:	75.6

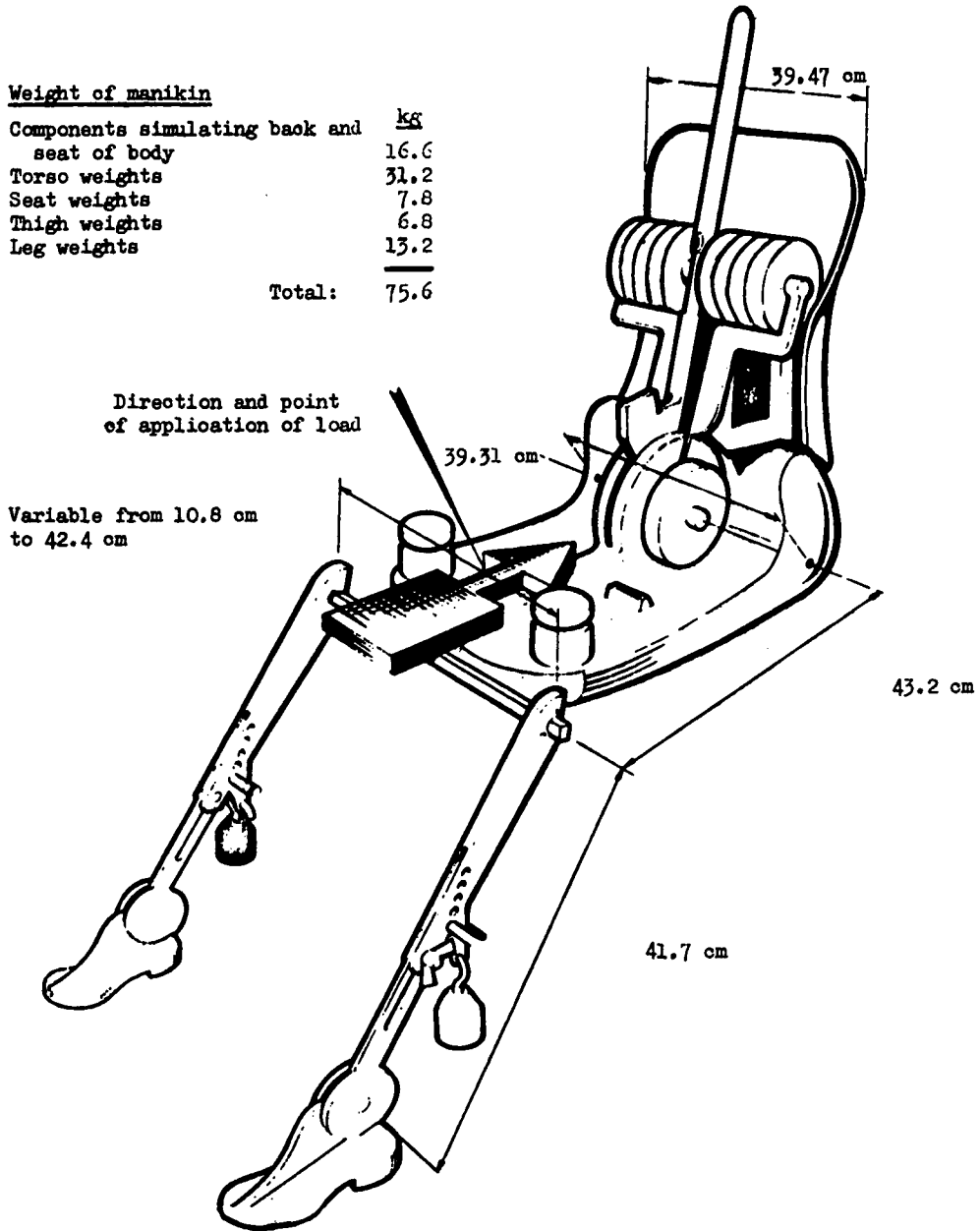


Fig. 2

ANNEX 4

FRONTAL-IMPACT TEST AGAINST A BARRIER*

1. INSTALLATIONS, PROCEDURE AND MEASURING INSTRUMENTS
 - 1.1. *Testing ground*

The test area shall be large enough to accommodate the run-up track, barrier and technical installations necessary for the test. The last part of the track, for at least 5 m before the barrier, must be horizontal, flat and smooth.
 - 1.2. *Barrier*

The barrier consists of a block of reinforced concrete not less than 3 m wide in front and not less than 1.5 m high. The barrier must be of such thickness that it weighs at least 70 tons. The front face must be vertical, perpendicular to the axis of the run-up track, and covered with plywood boards 2 cm thick in good condition. The barrier shall be either anchored in the ground or placed on the ground with, if necessary, additional arresting devices to limit its displacement. A barrier with different characteristics, but giving results at least equally conclusive, may likewise be used.
 - 1.3. *Propulsion of vehicle*

At the moment of impact the vehicle must no longer be subject to the action of any additional steering or propelling device. It must reach the obstacle on a course perpendicular to the collision wall; the maximum lateral disalignment tolerated between the vertical median line of the front of the vehicle and the vertical median line of the collision wall is ± 30 cm.
 - 1.4. *State of vehicle*
 - 1.4.1. The vehicle under test must either be fitted with all the normal components and equipment included in its unladen kerb weight or be in such a condition as to fulfil this requirement so far as the components and equipment of concern to the passenger compartment and the distribution of the weight of the vehicle as a whole, in running order, are concerned.
 - 1.4.2. If the vehicle is driven by external means, the fuel installation must be filled to at least 90 per cent of its capacity either with fuel or with a non-inflammable liquid having a density and a viscosity close to those of the fuel normally used. All other systems (brake-fluid header tanks, radiator, etc.) may be empty.
 - 1.4.3. If the vehicle is driven by its own engine, the fuel tank must be at least 90 per cent full. All other liquid-holding tanks may be filled to capacity.
 - 1.4.4. If the manufacturer so requests, the technical service responsible for conducting the tests may allow the same vehicle as is used for tests prescribed by other Regulations (including tests capable of affecting its structure) to be used also for the tests prescribed by this Regulation.
 - 1.5. *Velocity on impact*

The velocity on impact must be between 48.3 km/h higher and 53.1 km/h. However, if the test has been carried out at a higher impact velocity and the vehicle has satisfied the conditions prescribed, the test is considered satisfactory.
 - 1.6. *Measuring instruments*

The instrument used to record the speed referred to in paragraph 1.5. above shall be accurate to within one per cent.
2. RESULTS

Before and after impact, the dimensions specified in paragraph 5. of this Regulation shall be measured and recorded.

* This method is not applicable to vehicles weighing more than 3.5 metric tons.

3. CORRECTION FACTORS

3.1. Notation

- V Recorded speed in km/h;
 m_0 Weight mass of prototype in state defined in paragraph 1.4. of this annex;
 m Weight mass of prototype with testing apparatus;
 D_0 Residual dimensions measured after the impact, as defined in paragraph 5. of this Regulation;
 D_1 Corrected residual dimensions used to determine results of test;
 K_1 = the greater of $\left(\frac{48 \cdot 3}{V}\right)^2$ and 0.83;
 K_2 = the greater of $\frac{m_0}{m}$ and 0.8.

- 3.2. The corrected dimensions D_1 used to check the conformity of the prototype with the requirements of this Regulation shall be calculated by the following formula:

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

- 3.3. A front impact test against a barrier is not needed in the case of a vehicle which is identical to the prototype considered as regards the characteristics specified in paragraph 2.2.2.1. of this Regulation but whose weight (mass) m_1 is greater than m_0 , if m_1 is not more than 1.25 m_0 and if the corrected dimensions D_2 obtained from the dimensions D_1 by the formula $D_2 = \frac{m_1}{m_0} \cdot D_1$ are such as to show that the new vehicle still meets the requirements of paragraph 5. of this Regulation.

4. EQUIVALENT TEST METHODS

- 4.1. Equivalent test methods are permitted provided that the conditions referred to in this Regulation can be observed either entirely by means of the substitute test or by calculation from the results of the substitute test.
 4.2. If a method other than that described in paragraph 1. above is used its equivalence must be demonstrated.

Authentic texts of the Regulation: English and French.

Registered ex officio on 1 July 1975.

ENTRY INTO FORCE of Regulation No. 34 (*Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the prevention of fire risks*) as an annex to the Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts, done at Geneva on 20 March 1958¹

The said Regulation came into force on 1 July 1975 in respect of Sweden and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in accordance with article 1 (5) of the Agreement.

Regulation No. 34

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES
WITH REGARD TO THE PREVENTION OF FIRE RISKS

1. SCOPE

This Regulation applies to private (passenger) cars whose engine uses a liquid fuel.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation

- 2.1. "approval of a vehicle" means the approval of a vehicle type with regard to the prevention of fire risks;
 - 2.2. "vehicle type" means a category of power-driven vehicles which do not differ in such essential respects as:
 - 2.2.1. the length and width of the vehicle in so far as they have an effect on the results of the impact tests prescribed in this Regulation;
 - 2.2.2. the structure, dimensions, lines and materials of the part of the vehicle forward of the transverse plane through the "R" point of the driver's seat and rearward of the transverse plane through the "R" point of the rearmost seat;
 - 2.2.3. the lines and inside dimensions of the passenger compartment in so far as they have an effect on the results of the impact tests prescribed in this Regulation;
 - 2.2.4. the siting of the engine (front, rear, centre);
 - 2.2.5. the kind of engine (positive-ignition (spark-ignition) or diesel (compression-ignition));
 - 2.2.6. the characteristics of the fuel tank and its siting in the vehicle;
 - 2.2.7. the characteristics and siting of the fuel feed system (pump, filters, etc.); and
 - 2.2.8. the characteristics and siting of the electrical installation in so far as they have an effect on the results of the impact tests prescribed in this Regulation;
 - 2.3. "transverse plane" means the vertical transverse plane perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle;
 - 2.4. "passenger compartment" means the space for occupant accommodation, bounded by the roof, floor, side walls, doors, outside glazing, front bulkhead, and the plane of the rear compartment bulkhead or the plane of the rear seat back support;
 - 2.5. "unladen kerb weight" means the weight of the vehicle in running order, unoccupied and unladen but complete with fuel, coolant, lubricant, tools and a spare wheel (if provided as standard equipment by the vehicle manufacturer);
 - 2.6. "capacity of the fuel tank" means the fuel-tank capacity as specified by the manufacturer; and
 - 2.7. "liquid fuel" means a fuel which is liquid in normal conditions of temperature and pressure.
3. APPLICATION FOR APPROVAL
- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to the prevention of fire risks shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 332, p. 211.

- 3.2. It shall be accompanied by the undermentioned documents in triplicate and by the following particulars:
 - 3.2.1. a detailed description of the vehicle type with respect to the items specified in paragraph 2.2. above. The numbers and/or symbols identifying the engine type and the vehicle type must be specified;
 - 3.2.2. drawing(s) showing the characteristics of the fuel tank and specifying the material from which it is made;
 - 3.2.3. a diagram of the entire fuel feed system, showing the site of each component on the vehicle; and
 - 3.2.4. a diagram of the electrical installation, showing its siting and its mode of attachment to the vehicle.
- 3.3. A vehicle representative of the vehicle type to be approved shall be submitted to the technical service responsible for conducting the approval tests.
 - 3.3.1. A vehicle not comprising all the components proper to the type may be accepted for test provided that it can be shown that the absence of the components omitted has no detrimental effect on the results of the test, so far as the requirements of this Regulation are concerned.
 - 3.3.2. It shall be the responsibility of the applicant for approval to show that acceptance of the variants referred to in paragraph 3.3.1. is compatible with compliance with the requirements of this Regulation.
4. APPROVAL
 - 4.1. If the vehicle submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5. and 6. below, approval of that vehicle type shall be granted.
 - 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. The same Contracting Party may not assign the same number to another vehicle type within the meaning of paragraph 2.2. above.
 - 4.3. Notice of approval or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation and of drawings, giving the particulars referred to in paragraphs 3.2.2., 3.2.3. and 3.2.4. above (supplied by the applicant for approval) in a format not exceeding A 4 (210 × 297 mm) or folded to that format and on an appropriate scale.
 - 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation an international approval mark consisting of:
 - 4.4.1. a circle surrounding the letter "E" followed by the distinguishing number of the country which has granted approval;* and
 - 4.4.2. the number of this Regulation, to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1.
 - 4.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved, under one or more other Regulations annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1. need not be repeated; in such a case the additional numbers and symbols of all the Regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1.

* 1 for the Federal Republic of Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for Czechoslovakia, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 for the German Democratic Republic and 16 for Norway. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, or in which they accede to that Agreement, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

- 4.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.
- 4.7. The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate affixed by the manufacturer.
- 4.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of the approval mark.
5. REQUIREMENTS
 - 5.1. *Fuel installation*
 - 5.1.1. The components of the fuel installation shall be adequately protected by parts of the frame or bodywork against contact with possible obstacles on the ground. Such protection shall not be required if the components beneath the vehicle are further from the ground than the part of the frame or bodywork in front of them.
 - 5.1.2. The fuel installation shall be so designed, constructed and fitted that its components are able to resist the internal and external corrosion phenomena to which they are exposed.
 - 5.1.3. The pipes and all other parts of the fuel installation shall be accommodated on the vehicle at sites protected to the fullest possible extent. Twisting and bending movements, and vibrations of the vehicle's structure or drive unit, shall not subject the components of the fuel installation to friction, compression or any other abnormal stress.
 - 5.1.4. The connexions of pliable or flexible pipes with rigid parts of components of the fuel installation shall be so designed and constructed as to remain leak-proof under the various conditions of use of the vehicle, despite twisting and bending movements and despite vibrations of the vehicle's structure or drive unit.
 - 5.1.5. The fuel tank (tanks) shall be made of a fire-resistant metallic material. It (they) may be made of a plastics material, provided the requirements of annex 5 are complied with.
 - 5.1.6. The fuel tank (tanks) shall not be situated in or form a bulkhead of the passenger compartment.
 - 5.1.7. A bulkhead shall be provided to separate the passenger compartment from the fuel tank (tanks). It shall be capable of withstanding an open petrol fire for two minutes when placed horizontally 20 cm above the liquid level. The bulkhead may be traversed by apertures (e.g. to accommodate cables) provided they are so arranged that fuel cannot flow freely into the passenger compartment.
 - 5.1.8. The fuel tank shall be securely fixed and so placed as to ensure that any fuel leaking from the tank, its filler hole or its pipe connexions will escape to the ground and outside the vehicle.
 - 5.1.9. The fuel tank and the accessories connected to it shall be so made and installed that they cannot acquire a static electrical charge in relation to the vehicle.
 - 5.1.10. The filler hold shall not be situated in the passenger compartment, in the luggage compartment or in the engine compartment.
 - 5.1.11. If the filler hole is situated on the side of the vehicle, the filler cap shall not, when closed, project beyond the adjacent surfaces of the bodywork.
 - 5.1.12. Any fuel which may leak when the fuel tank (tanks) is (are) being filled shall not be able to fall on to the exhaust system. It shall be channelled to the ground.
 - 5.2. *Electrical installation*
 - 5.2.1. Electric wires other than wires accommodated in hollow components shall be attached to the vehicle's structure or walls or partitions near which they lead. The points at which they pass through walls or partitions shall be satisfactorily protected to prevent cutting of the insulation.
 - 5.2.2. The electrical installation shall be so designed, constructed and fitted that its components are able to resist the corrosion phenomena to which they are exposed.

6. TESTS
 - 6.1. *Hydraulic test of the fuel tank*

The tank shall be subjected to a hydraulic internal-pressure test, which shall be carried out on an isolated unit complete with standard filler pipe, filler neck and cap. The tank shall be completely filled with water. After all communication with the outside has been cut off, the pressure shall be gradually increased, through the pipe connexion through which fuel is fed to the engine, to a relative pressure of 0.3 kg/cm², which shall be maintained for one minute. During this time the tank shell must not crack or leak; however, it may be permanently distorted.
 - 6.2. *Tests on the vehicle*

In the frontal-impact test against a barrier carried out by the procedure specified in annex 3 to this Regulation, and in the rear-end impact test carried out by the procedure specified in annex 4 hereto,

 - 6.2.1. no more than a slight leakage of liquid in the fuel installation shall occur on collision;
 - 6.2.2. if there is continuous leakage in the fuel installation after the collision, the rate of leakage must not exceed 30 g/min; if the liquid from the fuel installation mixes with liquids from the other systems, and if the several liquids cannot be easily separated and identified, the continuous leakage shall be evaluated from all the fluids collected;
 - 6.2.3. no fire maintained by the fuel shall occur.
 - 6.2.4. During and after the impacts described in paragraph 6.2. above, the battery must be kept in position by its securing device.
7. MODIFICATIONS OF THE VEHICLE TYPE
 - 7.1. Every modification of the vehicle type shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. The department may then either:
 - 7.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have appreciable adverse effects, and that in any case the vehicle still meets the requirements; or
 - 7.1.2. require a further test report from the technical service responsible for conducting the tests.
 - 7.2. Without prejudice to the provisions of paragraph 7.1. above, a variant of the vehicle whose unladen kerb weight does not differ by more than ± 20 per cent from that of the approval-tested vehicle shall not be regarded as a modification of the vehicle type.
 - 7.3. Notice of confirmation of approval or of refusal of approval, specifying the modifications, shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3. above to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.
8. CONFORMITY OF PRODUCTION
 - 8.1. Every vehicle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation shall conform to the vehicle type approved and satisfy the requirements of paragraph 5. above.
 - 8.2. In order to verify conformity as prescribed in paragraph 8.1. above, a sufficient number of serially-produced vehicles bearing the approval mark required by this Regulation shall be subjected to random checks.
 - 8.3. As a general rule, the conformity of the vehicle with the approved type shall be checked on the basis of the description given in the approval form and its annexes. However, the vehicle shall if necessary be subjected to the checks prescribed in paragraph 6. above.
9. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION
 - 9.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirement laid down in paragraph 8.1. above is not complied

with or if the vehicle has failed to pass the checks prescribed in paragraph 6. above.

- 9.2. If a Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith notify the other Parties to the Agreement which apply this Regulation thereof by means of a copy of the approval form bearing at the end, in large letters, the signed and dated annotation "APPROVAL WITHDRAWN".

10. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS

The Parties to the Agreement which apply this Regulation shall communicate to the Secretariat of the United Nations the names and addresses of the technical services conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

ANNEX 1

(Maximum format: A 4 (210 × 297 mm))



NAME
OF ADMINISTRATION

Communication concerning the approval (or refusal or withdrawal of approval) of a vehicle type with regard to the prevention of fire risks, pursuant to Regulation No. 34

- Approval No.
1. Trade name or mark of the power-driven vehicle
 2. Vehicle type
 3. Manufacturer's name and address
 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
 5. Kind of engine: positive-ignition diesel*
 6. Site of engine: front/rear/centre*

* Strike out what does not apply.

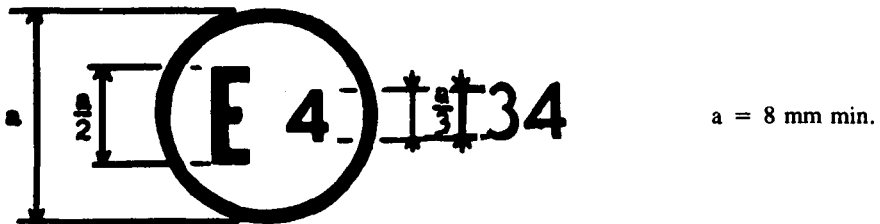
- 7. Brief description of fuel tank and fuel installation
- 7.1. Characteristics and site of fuel tank
- 7.2. For fuel tanks made of a plastics material, state material and trade name or mark:
- 7.3. Characteristics of fuel installation (site, connexions, etc.)
- 8. Description of electrical installation (site, attachment, protection, etc.)
- 9. Vehicle submitted for approval on
- 10. Technical service responsible for conducting approval tests
- 11. Date of report issued by that service
- 12. Number of report issued by that service
- 13. Approval granted/refused*
- 14. Position of approval mark on the vehicle
- 15. Place
- 16. Date
- 17. Signature
- 18. The following documents, bearing the approval number shown above, are annexed to this communication:
 - drawings and layout diagrams of the fuel tank, the fuel installation, the electrical installation, and other components of importance for the purposes of this Regulation.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF THE APPROVAL MARK

Model A

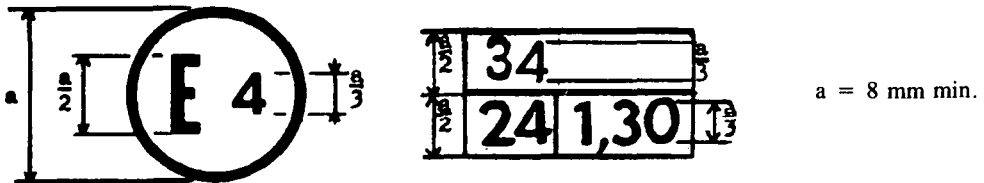
(See paragraph 4.4. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to the prevention of fire risks, been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulation No. 34.

* Strike out what does not apply.

Model B
(See paragraph 4.5. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulations Nos. 34 and 24. (In the case of the latter Regulation the corrected absorption coefficient is 1.30 m^{-1} .)

ANNEX 3

FRONTAL-IMPACT TEST AGAINST A BARRIER

1. PURPOSE AND SCOPE

The purpose of this test is to simulate the conditions of frontal impact against a fixed obstacle or by another vehicle approaching from the opposite direction.

2. INSTALLATIONS, PROCEDURES AND MEASURING INSTRUMENTS

2.1. *Testing ground*

The test area shall be large enough to accommodate the run-up track, barrier and technical installations necessary for the test. The last part of the track, for at least 5 m before the barrier, must be horizontal, flat and smooth.

2.2. *Barrier*

The barrier consists of a block of reinforced concrete not less than 3 m wide in front and not less than 1.5 m high. The barrier must be of such thickness that it weighs at least 70 tons. The front face must be vertical, perpendicular to the axis of the run-up track, and covered with plywood boards 2 cm thick in good condition. The barrier shall be either anchored in the ground or placed on the ground with, if necessary, additional arresting devices to limit its displacement. A barrier with different characteristics, but giving results at least equally conclusive, may likewise be used.

2.3. *Propulsion of vehicle*

At the moment of impact, the vehicle must no longer be subject to the action of any additional steering or propelling device. It must reach the obstacle on a course perpendicular to the collision wall; the maximum lateral disalignment tolerated between the vertical median line of the front of the vehicle and the vertical median line of the collision wall is $\pm 30 \text{ cm}$.

2.4. *State of vehicle*

- 2.4.1. The vehicle under test shall either be fitted with all the normal components and equipment included in its unladen kerb weight or be in such condition as to fulfil this requirement so far as the components and equipment affecting fire risks are concerned.

- 2.4.2. If the vehicle is driven by external means, the fuel installation must be filled to at least 90 per cent of its capacity either with fuel or with a non-inflammable liquid having a density and a viscosity close to those of the fuel normally used. All other systems (brake-fluid header tanks, radiator, etc.) may be empty.
- 2.4.3. If the vehicle is driven by its own engine, the fuel tank must be at least 90 per cent full. All other liquid-holding tanks may be filled to capacity.
- 2.4.4. If the manufacturer so requests, the technical service responsible for conducting the tests may allow the same vehicle as is used for tests prescribed by other Regulations (including tests capable of affecting its structure) to be used also for the tests prescribed by this Regulation.
- 2.5. *Velocity on impact*
The velocity on impact must be between 48.3 km/h and 53.1 km/h. However, if the test has been carried out at a higher impact velocity and the vehicle has satisfied the conditions prescribed, the test shall be considered satisfactory.
- 2.6. *Measuring instruments*
The instrument used to record the speed referred to in paragraph 2.5. above shall be accurate to within one per cent.
- 3. EQUIVALENT TEST METHODS
- 3.1. Equivalent test methods are permitted provided that the conditions referred to in this Regulation can be observed either entirely by means of the substitute test or by calculation from the results of the substitute test.
- 3.2. If a method other than that described in paragraph 2. above is used its equivalence must be demonstrated.

ANNEX 4

PROCEDURE FOR REAR-END IMPACT TEST

- 1. PURPOSE AND SCOPE
- 1.1. The purpose of the test is to simulate the conditions of rear-end impact by another vehicle in motion.
- 2. INSTALLATIONS, PROCEDURES AND MEASURING INSTRUMENTS
- 2.1. *Testing ground*
The test area shall be large enough to accommodate the impactor (striker) propulsion system and to permit after-impact displacement of the vehicle struck and installation of the test equipment. The part in which vehicle impact and displacement occur shall be horizontal, flat and smooth and have a coefficient of friction of not less than 0.5.
- 2.2. *Impactor (striker)*
- 2.2.1. The impactor shall be of steel and of rigid construction.
- 2.2.2. The impacting surface shall be flat, not less than 2,500 mm wide, and 800 mm high, and its edges shall be rounded to a radius of curvature of between 40 and 50 mm. It shall be clad with a layer of plywood 20 mm thick.
- 2.2.3. At the moment of impact the following requirements shall be met:
 - 2.2.3.1. the impacting surface shall be vertical and perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle struck;
 - 2.2.3.2. the direction of movement of the impactor shall be substantially horizontal and parallel to the median longitudinal plane of the vehicle struck;
 - 2.2.3.3. the maximum lateral deviation tolerated between the median vertical line of the surface of the impactor and the median longitudinal plane of the vehicle struck

shall be 300 mm. In addition, the impacting surface shall extend over the entire width of the vehicle struck;

- 2.2.3.4. the ground clearance of the lower edge of the impacting surface shall be 175 ± 25 mm.

2.3. *Propulsion of the impactor*

The impactor may either be secured to a carriage (moving barrier) or form part of a pendulum.

2.4. *Special provisions applicable where a moving barrier is used*

- 2.4.1. If the impactor is secured to a carriage (moving barrier) by a restraining element, the latter must be rigid and be incapable of being deformed by the impact; the carriage shall at the moment of impact be capable of moving freely and no longer be subject to the action of the propelling device.

- 2.4.2. The velocity of impact shall be between 35 and 38 km/h.

- 2.4.3. The aggregate weight (mass) of carriage and impactor shall be $1,100 \pm 20$ kg.

2.5. *Special provisions applicable where a pendulum is used*

- 2.5.1. The distance between the centre of the impacting face and the axis of rotation of the pendulum shall be not less than 5 m.

- 2.5.2. The impactor shall be freely suspended by rigid arms rigidly secured to it. The pendulum so constituted shall be substantially incapable of being deformed by the impact.

- 2.5.3. Arresting gear shall be incorporated in the pendulum to prevent any secondary impact by the impactor on the test vehicle.

- 2.5.4. At the moment of impact the velocity of the centre of percussion of the pendulum shall be between 35 and 38 km/h.

- 2.5.5. The reduced mass " m_r " at the centre of percussion of the pendulum is defined as a function of the total mass " m ", of the distance " a "* between the centre of percussion and the axis of rotation, and of the distance " l " between the centre of gravity and the axis of rotation, by the following equation:

$$m_r = m \cdot \frac{l}{a}$$

- 2.5.6. The reduced mass m_r shall be $1,100 \pm 20$ kg.

2.6. *General provisions relating to the mass and velocity of the impactor*

If the test has been conducted at an impact velocity higher than those prescribed in paragraphs 2.4.2. and 2.5.4. and/or with a mass greater than those prescribed in paragraphs 2.4.3. and 2.5.6., and the vehicle has met the requirements prescribed, the test shall be considered satisfactory.

2.7. *State of vehicle under test*

- 2.7.1. The vehicle under test shall either be fitted with all the normal components and equipment included in its unladen kerb weight or be in such condition as to fulfil this requirement so far as the components and equipment affecting fire risks are concerned.

- 2.7.2. The fuel tank must be filled to at least 90 per cent of its capacity either with fuel or with a non-inflammable liquid having a density and a viscosity close to those of the fuel normally used. All other systems (brake-fluid header tanks, radiator, etc.) may be empty.

- 2.7.3. A gear may be engaged and the brakes may be applied.

* It is recalled that the distance " a " is equal to the length of the synchronous pendulum of the pendulum under consideration.

- 2.7.4. If the manufacturer so requests, the following derogations shall be permitted:
- 2.7.4.1. the technical service responsible for conducting the tests may allow the same vehicle as is used for tests prescribed by other Regulations (including tests capable of affecting its structure) to be used also for the tests prescribed by this Regulation; and
- 2.7.4.2. the vehicle may be weighted to an extent not exceeding 10 per cent of its unladen kerb weight with additional weights rigidly secured to the structure in such a way as not to affect the behaviour of the structure of the passenger compartment during the test.
- 2.8. *Measuring instruments*
The instruments used to record the speed referred to in paragraphs 2.4.2. and 2.5.4. above shall be accurate to within one per cent.
3. EQUIVALENT TEST METHODS
- 3.1. Equivalent test methods are permitted provided that the conditions referred to in this Regulation can be observed either entirely by means of the substitute test or by calculation from the results of the substitute test.
- 3.2. If a method other than that described in paragraph 2. above is used, its equivalence must be demonstrated.

ANNEX 5

TESTING OF FUEL TANKS MADE OF A PLASTICS MATERIAL

1. IMPACT RESISTANCE
- 1.1. The tank shall be filled to its rated capacity with a water-glycol mixture or with another liquid having a low freezing point which does not change the properties of the tank material, and shall then be subjected to a perforation test.
- 1.2. During this test the tank temperature shall be $-40 \pm 2^{\circ}\text{C}$.
- 1.3. A pendulum impact testing fixture shall be used for the test. The impact body shall be of steel and have the shape of a pyramid with equilateral-triangle faces and a square base, the summit and the edges being rounded to a radius of 3 mm. The centre of percussion of the pendulum shall coincide with the centre of gravity of the pyramid; its distance from the axis of rotation of the pendulum shall be 1 m. The total mass of the pendulum referred to its centre of percussion shall be 15 kg. The energy of the pendulum at the moment of impact shall be not less than 30 Nm (3.1 mkg) and as close to that value as possible.
- 1.4. The tests shall be made on the points of the tank which are regarded as vulnerable. The points regarded as vulnerable are those which are most exposed or weakest having regard to the shape of the tank and/or the way in which it is installed on the vehicle. The points selected by the laboratories shall be indicated in the test report.
- 1.5. During the test, the tank shall be held in position by the fittings on the side or sides opposite the side of impact. No leaks shall result from the test.
- 1.6. At the choice of the manufacturer, all the impact tests may be carried out on one tank or each may be carried out on a different tank.
2. MECHANICAL STRENGTH
- The tank shall, under the conditions prescribed in paragraph 6.1. of this Regulation, be tested for leakproofness and for rigidity of shape. Water at 53°C shall be used as the testing fluid and shall fill the tank to its rated capacity. The tank shall be subjected to a relative internal pressure of 0.3 bar (0.3 kg/cm²) at a temperature of $53^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ for a period of five hours. During the test the tank shall not leak or crack; however, it may be permanently deformed.

3. FUEL PERMEABILITY

- 3.1. The fuel used for the permeability test shall be either the reference fuel specified in Regulation No. 15, annex 7, or a commercial premium-grade fuel.
- 3.2. Prior to the test, the tank shall be filled to 50 per cent of its rated capacity with testing fuel and stored, without being sealed, at an ambient temperature of $40^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ until the weight loss per unit time becomes constant, but for not more than four weeks (preliminary storage time).
- 3.3. The tank shall then be emptied and be refilled to 50 per cent of its rated capacity with test fuel, after which it shall be hermetically sealed and be stored at a temperature of $40^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$. The pressure shall be adjusted when the contents of the tank have reached the testing temperature. During the ensuing test period of eight weeks, the loss of weight due to diffusion during the test period shall be determined. The maximum permissible average loss of fuel shall be 20 g per 24 hours of testing time.
- 3.4. If the loss due to diffusion exceeds the value indicated in paragraph 3.3. above, the test described in that paragraph shall be carried out again, on the same tank, to determine the loss by diffusion at $23^{\circ} \pm 2^{\circ}\text{C}$, but under the same conditions otherwise.

4. RESISTANCE TO FUEL

After the test referred to in paragraph 3. above, the tank shall still meet the requirements set out in paragraphs 1. and 2.

5. RESISTANCE TO FIRE

The tank shall be subjected to the following test:

- 5.1. For two minutes the tank, fixed as on the vehicle, shall be exposed to flame. There shall be no leakage of liquid fuel from the tank.
- 5.2. Three tests shall be made on different tanks. For each test the tank shall be installed in a testing fixture simulating actual installation conditions as far as possible. The method whereby the tank is fixed in the fixture shall correspond to the relevant specifications for the vehicle. Vehicle parts which protect the tank against exposure to flame or which affect the course of the fire in any way, as well as specified components installed on the tank and plugs, shall be taken into consideration. All openings shall be closed during the test, but venting systems shall remain operative. Immediately prior to the test the tank shall be filled with the specified fuel to 50 per cent of its rated capacity.
- 5.3. The flame to which the tank is exposed shall be obtained by burning commercial fuel for carburetor engines (hereafter called "fuel") in a pan. The quantity of fuel poured into the pan shall be sufficient to permit the flame, under free burning conditions, to burn for at least five minutes.*
- 5.4. The pan dimensions shall be chosen so as to ensure that the sides of the fuel tank are exposed to the flame. The length and width of the pan shall therefore exceed the fuel tank projection on a horizontal plane by at least 20 cm, but by not more than 50 cm. The side walls of the pan shall not project more than 8 cm above the level of the fuel.
- 5.5. The pan filled with fuel shall be placed under the tank in such a way that the distance between the level of the fuel and the tank bottom corresponds to the design height of the fuel tank above the road surface at unladen kerb weight (see paragraph 2.5. of this Regulation). The pan shall be freely movable.
- 5.6. During phase C of the test, the pan shall be covered with a screen placed 2 cm above the fuel level. The screen shall be made of a refractory material 7 cm thick. It shall comprise holes measuring 15 mm \times 30 mm, the total area of the holes being equal to 60 per cent of the surface area of the liquid in the pan.

* Tests have shown that for this purpose 15 l of fuel are needed per m² of pan area.

- 5.7. When the test is carried out in the open air, sufficient wind protection shall be provided.
- 5.8. The test shall comprise four phases (see appendix):
 - 5.8.1. Phase A: Pre-heating (fig. 1)
The fuel in the pan shall be ignited at a distance of at least 3 m from the tank being tested. After 60 seconds' pre-heating, the pan shall be placed under the tank.
 - 5.8.2. Phase B: Direct exposure to flame (fig. 2)
For 60 seconds the tank shall be exposed to the flame from the freely burning fuel.
 - 5.8.3. Phase C: Indirect exposure to flame (fig. 3)
As soon as phase B has been completed, the screen shall be placed between the burning pan and the tank. The tank shall then be exposed to this reduced flame for a further 60 seconds.
 - 5.8.4. Phase D: End of test (fig. 4)
The burning pan covered with the screen shall be moved back to its original position (phase A). If, at the end of the test, the fuel tank is burning, the fire shall be extinguished forthwith.
- 5.9. The results of the test shall be considered satisfactory if no liquid fuel is leaking from the tank.
6. RESISTANCE TO HIGH TEMPERATURES
 - 6.1. The fixture used for the test shall match the manner of installation of the fuel tank on the vehicle, including the way in which the tank vent works.
 - 6.2. The tank, filled to 50 per cent of its rated capacity with water at 20°C, shall be subjected for one hour to an ambient temperature of $95^{\circ} \pm 2^{\circ}\text{C}$.
 - 6.3. The results of the test shall be considered satisfactory if, after the test, the tank is not leaking or seriously deformed.
7. MARKINGS ON THE FUEL TANK
The trade name or mark shall be affixed to the fuel tank; it shall be indelible and clearly legible on the tank when the latter is installed on the vehicle.

ANNEX 5 — Appendix

TEST OF RESISTANCE TO FIRE

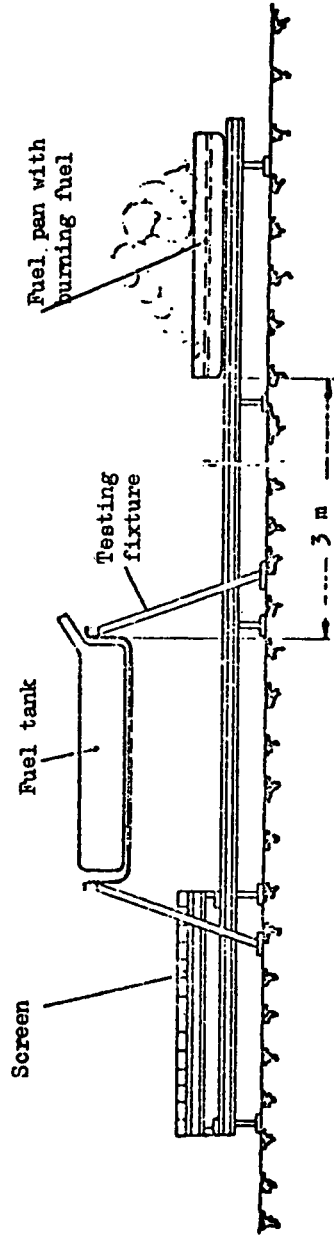


Fig. 1. Phase A: Pre-heating

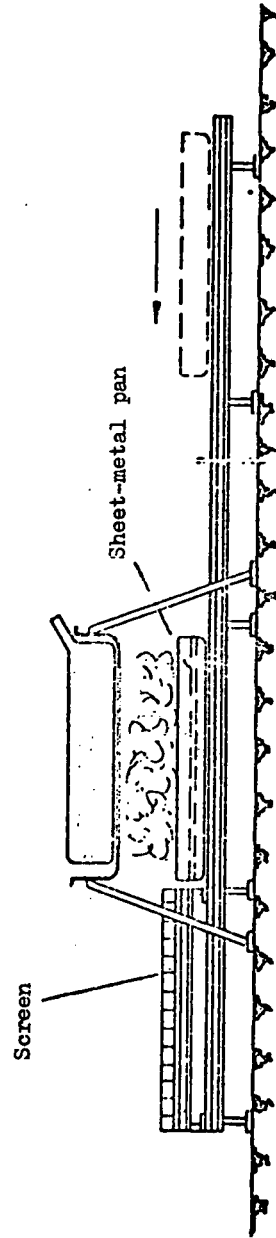


Fig. 2. Phase B: Direct exposure to flame

ANNEX 5 — Appendix

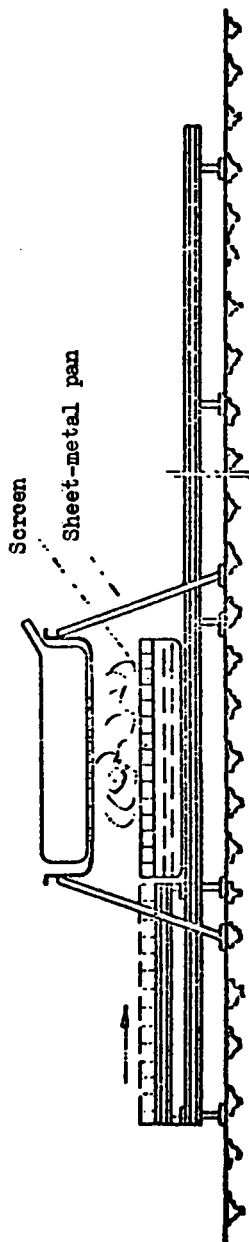


Fig. 3. Phase C: Indirect exposure to the flame

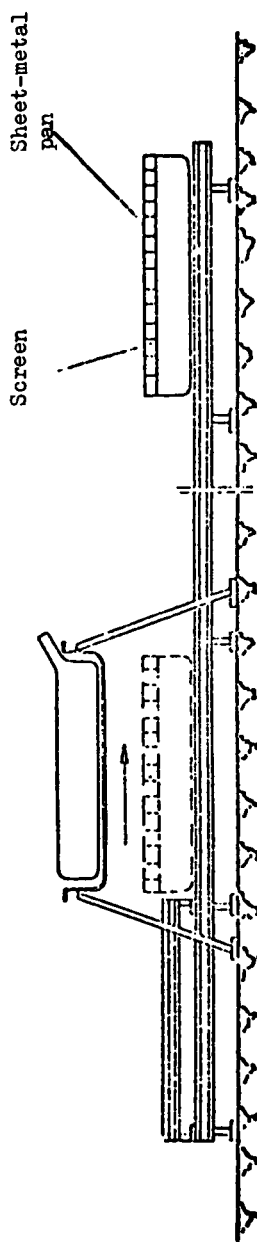


Fig. 4. Phase D: End of test

Authentic texts of the Regulation: English and French.
Registered ex officio on 1 July 1975.

DECLARATION relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic,¹ concerning application to Berlin (West) of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts, done at Geneva on 20 March 1958²

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to point out that the [German Democratic Republic is not a party] to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971,³ which was concluded in Berlin by the Governments of the French Republic, the Union of the Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, and [is] not therefore competent to comment authoritatively on its provisions.

“The Quadripartite Agreement does not impose any requirement regarding terminology to be used by the Federal Republic of Germany when extending to the Western Sectors of Berlin treaties or agreements to which it has become a party nor, of course, does the Agreement affect terminology used in the past.

“In any case the use by the Federal Republic of Germany of the terminology mentioned in the [communication] under reference can in no way affect quadripartite agreements or decisions relating to Berlin.

“Consequently the validity of the Berlin Declaration made by the Federal Republic of Germany is unaffected by the use of this terminology.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 950, A-4789.

² *Ibid.*, vol. 335, p. 211.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE LE 20 MARS 1958¹

ENTRÉE EN VIGUEUR du Règlement n° 32 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la comportement de la structure du véhicule heurté en cas de collision par l'arrière*) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné

Ledit Règlement est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1975 à l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède, conformément à l'article 1, paragraphe 5, de l'Accord.

Règlement n° 32

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES EN CE QUI CONCERNE LE COMPORTEMENT DE LA STRUCTURE DU VÉHICULE HEURTÉ EN CAS DE COLLISION PAR L'ARRIÈRE

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique au comportement de la structure de l'habitacle des voitures particulières lorsqu'elles sont soumises à une collision par l'arrière.

2. DÉFINITIONS

2.1. Pour la définition des dimensions, la terminologie simplifiée suivante est utilisée :

- 2.1.1. un «plan transversal» est un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule;
- 2.1.2. un «plan longitudinal» est un plan parallèle au plan longitudinal médian du véhicule;
- 2.1.3. le «plan de référence du véhicule» est un plan lié au véhicule et qui est horizontal lorsque le véhicule, étant dans l'état indiqué au paragraphe 2.2.4. ci-dessous, repose sur un plan horizontal.

2.2. Au sens du présent Règlement, on entend :

- 2.2.1. par «homologation du véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision par l'arrière;
- 2.2.2. par «type de véhicule», les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter, notamment, sur les points suivants :
 - 2.2.2.1. longueur et largeur de véhicule, dans la mesure où elles ont une incidence sur les résultats de l'essai de choc prévu dans le présent Règlement;
 - 2.2.2.2. structure, dimensions, forme et matériaux de la partie du véhicule située en arrière du plan transversal passant par le point «R» du siège se trouvant le plus en arrière;
 - 2.2.2.3. forme et dimensions intérieures de l'habitacle, dans la mesure où elles ont une incidence sur les résultats de l'essai de choc prévu dans le présent Règlement;
 - 2.2.2.4. emplacement du moteur (avant, arrière, central);
- 2.2.3. par «habitacle», l'espace destiné aux occupants et délimité par le toit, le plancher, les parois latérales, les portes, les fenêtres, la cloison avant et le plan de la cloison du compartiment arrière ou le plan d'appui du dossier du siège arrière;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211 ; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 4 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963 et 966.

- 2.2.4. par «poids à vide en ordre de marche», le poids du véhicule en ordre de marche, sans occupant ni chargement, mais avec carburant, fluide de refroidissement, lubrifiant, outillage et roue de secours (s'ils sont normalement fournis par le constructeur);
- 2.2.5. par «capacité du réservoir à carburant», la capacité indiquée par le constructeur.
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
 - 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision par l'arrière sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
 - 3.2. Elle sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
 - 3.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, sa forme et les matériaux utilisés;
 - 3.2.2. dessins du véhicule représentant le type de véhicule vu par l'avant, de côté et par l'arrière, et détails de construction de la partie arrière de la structure;
 - 3.2.3. indication du poids à vide en ordre de marche du véhicule.
 - 3.3. Un véhicule, représentatif du type à homologuer, devra être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.
 - 3.3.1. Un véhicule ne comportant pas tous les éléments du type peut être accepté aux essais, à condition qu'il puisse être prouvé que l'absence des éléments en question n'a aucune incidence sur les résultats de l'essai du point de vue des prescriptions du présent Règlement.
 - 3.3.2. Il appartient au demandeur de l'homologation de prouver que l'acceptation des variantes visées au paragraphe 3.3.1. est compatible avec le respect des prescriptions du présent Règlement.
4. HOMOLOGATION
 - 4.1. Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
 - 4.2. Chaque homologation comportera l'attribution d'un numéro d'homologation. Une même Partie contractante ne pourra attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule comme indiqué au paragraphe 2.2.2. ci-dessus.
 - 4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du Règlement, et de dessins cotés de la structure du véhicule (fournis par le demandeur de l'homologation) au format maximal A 4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.
 - 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il sera apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation :
 - 4.4.1. une marque d'homologation internationale composée :
 - 4.4.1.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E», suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation*,
 - 4.4.1.2. du numéro du présent Règlement placé à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.1.

* 1 pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande et 16 pour la Norvège; les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet Accord; les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

- 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre (d'autres) Règlement(s) annexé(s) à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1.1. n'a pas à être répété ; dans ce cas, les numéros et symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant accordé l'homologation en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1.1.
 - 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
 - 4.7. La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques du véhicule, ou sur cette plaque.
 - 4.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas de marques d'homologation.
5. SPÉCIFICATIONS
- 5.1. Lorsque le véhicule a été soumis à l'essai visé au paragraphe 6 ci-dessous, le déplacement longitudinal du point de référence indiqué au paragraphe 3 de l'annexe 4 du présent Règlement ne doit pas être supérieur à 75 mm.
 - 5.2. Après l'essai, aucun élément rigide ne doit présenter dans l'habitacle un risque de blessure grave pour les occupants du véhicule.
 - 5.3. En outre, les portes latérales du véhicule ne devront pas s'ouvrir sous l'effet du choc.
 - 5.4. Exception faite pour les véhicules dépourvus d'un toit à structure rigide, l'ouverture d'un nombre de portes suffisant pour permettre l'évacuation de tous les occupants doit pouvoir être possible après le choc, sans exiger le recours à l'utilisation d'outils.
6. ESSAI
- 6.1. La conformité du véhicule aux prescriptions du paragraphe 5 ci-dessus sera vérifiée par la méthode décrite dans les annexes 3 et 4 du présent Règlement.
7. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE
- 7.1. Toute modification du type de véhicule sera portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation du type de ce véhicule. Ce service pourra alors :
 - 7.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'entraîner des conséquences défavorables notables et, en tout cas, que ce véhicule satisfait encore aux prescriptions,
 - 7.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
 - 7.2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 7.1. ci-dessus, ne sera pas considérée comme une modification du type de véhicule une variante de ce véhicule dont le poids à vide en ordre de marche est inférieur au poids du véhicule soumis à l'essai d'homologation.
 - 7.3. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3. ci-dessus.
8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 8.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué, particulièrement en ce qui concerne les caractéristiques qui influent sur le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision par l'arrière.
 - 8.2. Afin de vérifier la conformité exigée au paragraphe 8.1. ci-dessus, on procédera à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur les véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.

- 8.3. En règle générale, ces vérifications se limiteront à des mesures dimensionnelles. Toutefois, si cela est nécessaire, les véhicules seront soumis à certaines vérifications prescrites au paragraphe 6 ci-dessus.
9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 9.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 8.1 ci-dessus n'est pas respectée ou si le véhicule n'a pas subi avec succès les essais prévus au paragraphe 6 ci-dessus.
- 9.2. Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée «HOMOLOGATION RETIREE».
10. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS
- Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétaire de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation, ou de refus ou de retrait d'homologation, émises dans les autres pays.

ANNEXE I

(Format maximal : A.4 [210 × 297 mm])



INDICATION DE L'ADMINISTRATION

Communication concernant l'homologation (ou le refus ou le retrait d'une homologation) d'un type de véhicule en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision par l'arrière, en application du Règlement n° 32

- N° d'homologation
1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur
 2. Type du véhicule
 3. Nom et adresse du constructeur
 4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur
 5. Description sommaire du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, sa forme et les matériaux utilisés

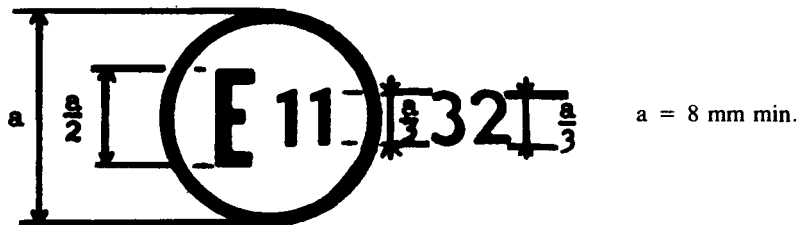
6. Poids du véhicule pendant l'essai
 - essieu avant :
 - essieu arrière :
 - total :
7. Véhicule présenté à l'homologation le
8. Service technique chargé des essais d'homologation
9. Date du procès-verbal délivré par ce service
10. Numéros du procès-verbal délivré par ce service
11. L'homologation est accordée/refusée*
12. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation
13. Lieu
14. Date
15. Signature
16. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus :
 - dessins, schémas et plans de la disposition, de l'habitacle et des parties de la structure considérées comme présentant de l'intérêt aux fins du présent Règlement.

ANNEXE 2

SCHÉMAS DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

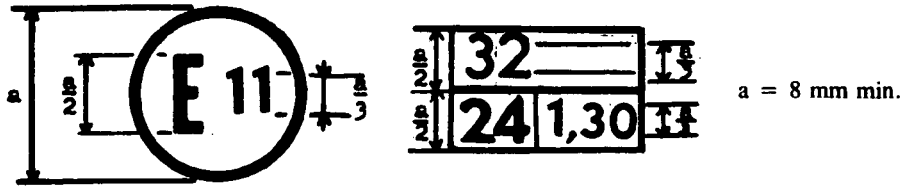
(Voir paragraphe 4.4. du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision par l'arrière, en application du Règlement n° 32.

* Biffer la mention inutile.

Modèle B
(Voir paragraphe 4.5. du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), en application des Règlements n^{os} 32 et 24. Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est $1,30 \text{ m}^{-1}$.

ANNEXE 3

PROCÉDURE À SUIVRE POUR DÉTERMINER LE POINT «H» ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER ET VÉRIFIER LEUR RELATION AVEC LE POINT «R» ET L'ANGLE PRÉVU D'INCLINAISON DU DOSSIER

1. DÉFINITIONS

- 1.1. Le point «H» caractérisant la position dans l'habitacle d'un occupant assis est la trace, sur un plan vertical longitudinal, de l'axe théorique de rotation existant entre les jambes et le tronc d'un corps humain, représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous.
- 1.2. Le point «R» ou «point de référence de place assise» est le point de référence indiqué par le constructeur, qui :
 - 1.2.1. a des coordonnées déterminées par rapport à la structure du véhicule,
 - 1.2.2. correspond à la position théorique du point de rotation tronc/jambes (point «H») pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges prévu par le constructeur de véhicule.
- 1.3. L'«angle d'inclinaison du dossier» est l'inclinaison du dossier par rapport à la verticale.
- 1.4. L'«angle réel d'inclinaison du dossier» est l'angle formé par la verticale passant au point «H» et la ligne de référence du tronc du corps humain représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous.
- 1.5. L'«angle prévu d'inclinaison du dossier» est l'angle prévu par le constructeur, qui :
 - 1.5.1. détermine l'angle d'inclinaison du dossier pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges par le constructeur du véhicule,
 - 1.5.2. est formé au point «R» par la verticale et la ligne de référence du tronc,
 - 1.5.3. correspond théoriquement à l'angle réel d'inclinaison.

2. DÉTERMINATION DES POINTS «H» ET DES ANGLES RÉELS D'INCLINAISON DES DOSSIERS
 - 2.1. Il sera déterminé un point «H» et un «angle réel d'inclinaison du dossier» pour chaque place assise prévue par le constructeur. Lorsque les sièges d'une même rangée peuvent être considérés comme similaires (banquette, sièges identiques, etc.), il ne sera déterminé qu'un seul point «H» et un seul «angle réel d'inclinaison du dossier» par rangée de sièges, en plaçant le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous à une place considérée comme représentative de la rangée de sièges. Cette place sera :
 - 2.1.1. pour la rangée avant, le siège du conducteur,
 - 2.1.2. pour la (ou les) rangée(s) arrière, une place située vers l'extérieur.
 - 2.2. Pour chaque détermination du point «H» et de l'«angle réel d'inclinaison du dossier», le siège considéré sera placé dans la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée prévue pour ce siège par le constructeur. Le dossier, s'il est réglable en inclinaison, est verrouillé comme spécifié par le constructeur ou, en l'absence de spécification, de telle façon que l'angle réel d'inclinaison soit aussi proche que possible de 25°.
3. CARACTÉRISTIQUES DU MANNEQUIN
 - 3.1. Il sera utilisé un mannequin tridimensionnel dont le poids et le contour sont ceux d'un adulte de taille moyenne. Ce mannequin est représenté sur les figures 1 et 2 de l'appendice à la présente annexe.
 - 3.2. Ce mannequin comporte :
 - 3.2.1. deux éléments simulant l'un le dos et l'autre l'assise du corps, articulés suivant un axe représentant l'axe de rotation entre le buste et la cuisse. La trace de cet axe sur le flanc du mannequin est le point «H» du mannequin;
 - 3.2.2. deux éléments simulant les jambes et articulés par rapport à l'élément simulant l'assise;
 - 3.2.3. deux éléments simulant les pieds, reliés aux jambes par des articulations simulant les chevilles.
 - 3.2.4. En outre, l'élément simulant l'assise est muni d'un niveau permettant de contrôler son inclinaison dans le sens transversal.
 - 3.3. Des masses représentant le poids de chaque élément du corps sont situées aux points appropriés constituant les centres de gravité correspondants, afin de réaliser un poids total du mannequin d'environ 75,6 kg. Le détail des différentes masses est donné dans le tableau figurant à la page 2 de l'appendice à la présente annexe.
 - 3.4. La ligne de référence du tronc du mannequin est prise en considération par une droite passant par le point d'articulation de la jambe au bassin et le point d'articulation théorique du cou sur le thorax (voir figure 1 de l'appendice à la présente annexe).
4. MISE EN PLACE DU MANNEQUIN

La mise en place du mannequin tridimensionnel est effectuée de la façon suivante :

 - 4.1. Placer le véhicule sur un plan horizontal et régler les sièges ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 2.2 ci-dessus;
 - 4.2. Recouvrir le siège à essayer d'une pièce de tissu destinée à faciliter la mise en place correcte du mannequin;
 - 4.3. Asseoir le mannequin à la place considérée, son axe d'articulation étant perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du véhicule;
 - 4.4. Placer les pieds du mannequin de la façon suivante :
 - 4.4.1. pour les places avant, de telle façon que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison de l'assise dans le sens transversal soit ramené à l'horizontale;
 - 4.4.2. pour les places arrière, les pieds sont disposés de manière à être, dans la mesure du possible, au contact des sièges avant. Si les pieds reposent alors sur des parties

du plancher de niveau différent, le pied qui arrive le premier au contact du siège avant sert de référence, et l'autre pied est disposé de manière que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison transversale de l'assise soit ramené à l'horizontale;

- 4.4.3. si l'on détermine le point «H» à une place médiane, les pieds sont placés de part et d'autre du tunnel;
- 4.5. Placer les masses sur les cuisses, ramener à l'horizontale le niveau transversal de l'assise et placer les masses sur l'élément représentant l'assise;
- 4.6. Ecarter le mannequin du dossier du siège en utilisant la barre d'articulation des genoux et ramener le dos vers l'avant. Remettre le mannequin en place sur le siège en faisant glisser en arrière l'assise jusqu'à ce qu'on rencontre de la résistance, puis renverser de nouveau en arrière le dos contre le dossier du siège;
- 4.7. Appliquer deux fois une force horizontale d'environ 10 ± 1 daN (10 ± 1 kgf) au mannequin. La direction et le point d'application de la force sont représentés par une flèche noire sur la figure 2 de l'appendice;
- 4.8. Placer les masses sur les flancs droit et gauche, puis les masses du buste. Maintenir à l'horizontale le niveau transversal du mannequin;
- 4.9. En maintenant le niveau transversal du mannequin à l'horizontale, ramener le dos vers l'avant jusqu'à ce que les masses du buste soient au-dessus du point «H», de façon à annuler tout frottement sur le dossier du siège;
- 4.10. Ramener délicatement le dos en arrière de façon à terminer sa mise en place. Le niveau transversal du mannequin doit être horizontal. Dans le cas contraire, procéder de nouveau comme il est indiqué ci-dessus.

5. RÉSULTATS

- 5.1. Le mannequin étant mis en place conformément au paragraphe 4 ci-dessus, le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier considéré sont constitués par le point «H» et l'angle d'inclinaison de la ligne de référence du tronc du mannequin.
 - 5.2. Les coordonnées du point «H» par rapport à trois plans respectivement perpendiculaires et l'angle réel d'inclinaison du dossier sont mesurés pour être comparés aux données fournies par le constructeur du véhicule.
- ## 6. VÉRIFICATION DE LA POSITION RELATIVE DES POINTS «R» ET «H» ET DU RAPPORT ENTRE L'ANGLE PRÉVU ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER
- 6.1. Les résultats des mesures faites conformément au paragraphe 5.2. pour le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier doivent être comparés aux coordonnées du point «R» et à l'angle prévu d'inclinaison du dossier qui sont indiqués par le constructeur du véhicule.
 - 6.2. La vérification de la position relative des points «R» et «H» et du rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier sera considérée comme satisfaisante pour la place assise considérée si le point «H», tel qu'il est défini par ses coordonnées, se trouve dans un rectangle longitudinal de centre «R» dont les côtés horizontaux et verticaux sont 30 mm et 20 mm respectivement, et si l'angle réel d'inclinaison du dossier ne s'écarte pas de plus de 3° de l'angle prévu d'inclinaison.
 - 6.2.1. Si ces conditions sont remplies, le point «R» et l'angle prévu d'inclinaison seront utilisés pour l'essai et, au besoin, le mannequin sera ajusté pour que le point «H» coïncide avec le point «R» et que l'angle réel d'inclinaison du dossier coïncide avec l'angle prévu.
 - 6.3. Si le point «H» ou l'angle réel d'inclinaison ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 6.2. ci-dessus, on procédera à deux autres déterminations du point «H» ou de l'angle réel d'inclinaison (trois déterminations en tout). Si les résultats obtenus au cours de deux de ces trois opérations satisfont aux prescriptions, le résultat de l'essai sera considéré comme satisfaisant.
 - 6.4. Si les résultats de deux au moins des trois opérations ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 6.2., le résultat de l'essai sera considéré comme n'étant pas satisfaisant.

- 6.5. Si la situation décrite au paragraphe 6.4. ci-dessus se produit, ou si la vérification ne peut être effectuée parce que le constructeur n'a pas fourni de renseignements sur la position du point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier, la moyenne des résultats des trois déterminations peut être utilisée et considérée comme applicable dans tous les cas où le point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier est mentionné dans le présent Règlement.
- 6.6. Pour vérifier sur un véhicule de série la position relative des points «R» et «H», et le rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier, le rectangle mentionné au paragraphe 6.2. ci-dessus sera remplacé par un carré de 50 mm de côté, et l'angle réel d'inclinaison du dossier ne devra pas différer de plus de $\pm 5^\circ$ de l'angle prévu d'inclinaison.

ANNEXE 3 — Appendice

ÉLÉMENTS COMPOSANT LE MANNEQUIN TRIDIMENSIONNEL

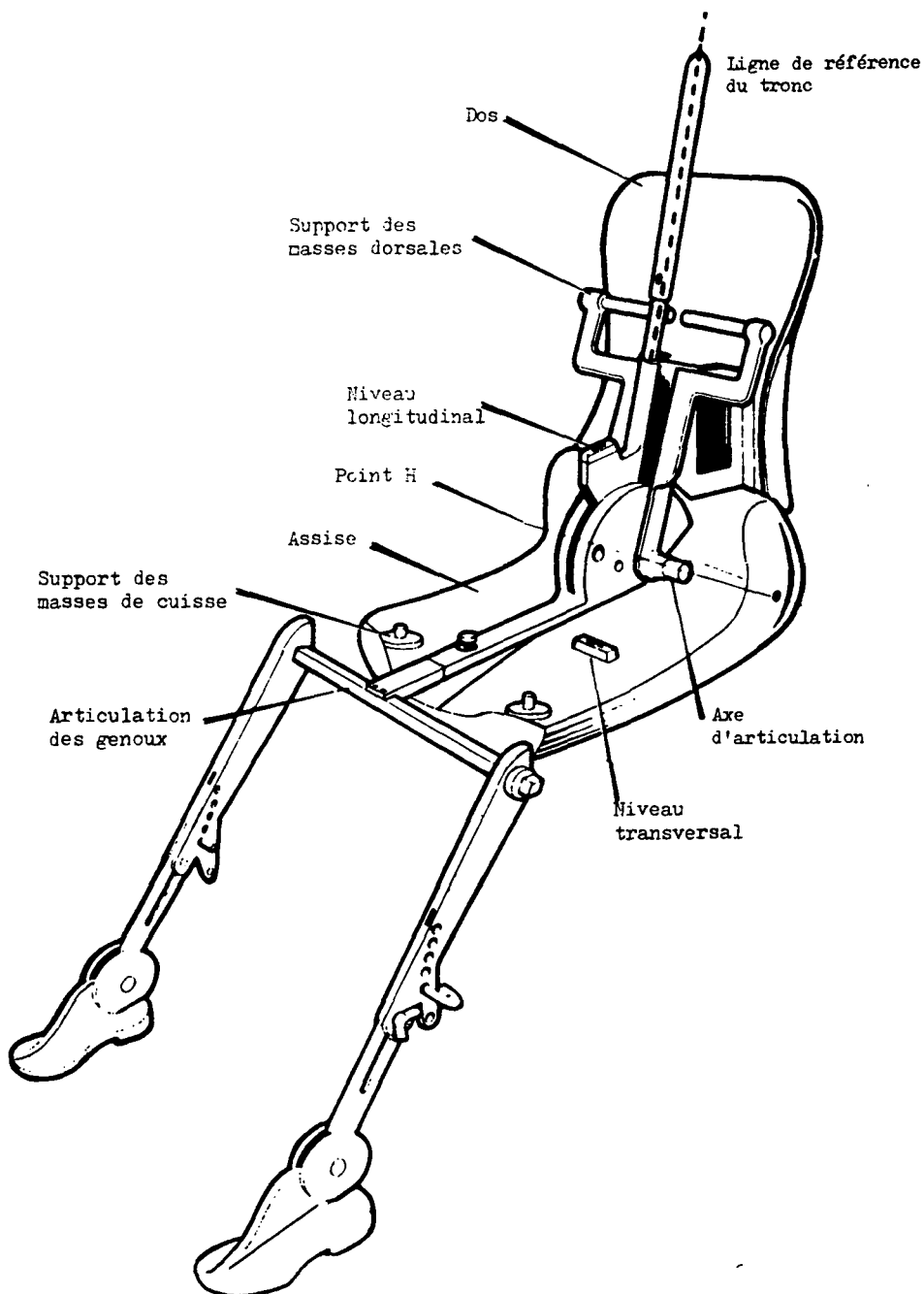


Figure 1

DIMENSIONS ET POIDS DU MANNEQUIN

<u>Poids du mannequin</u>	<u>kg</u>
Éléments simulant le dos et l'assise du corps	16,6
Masses dorsales	31,2
Masses d'assise	7,8
Masses des cuisses	6,8
Masses des jambes	13,2
total :	75,6

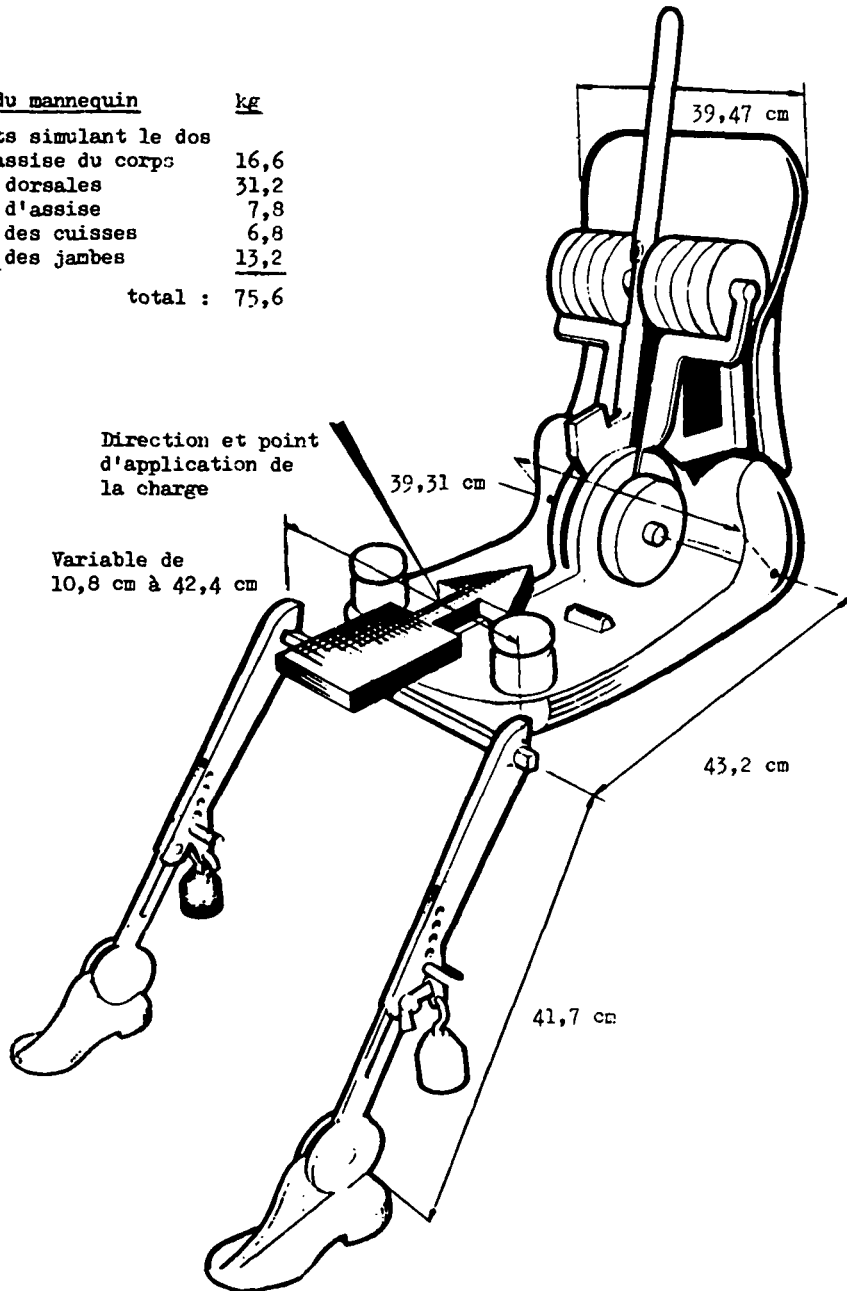


Figure 2

ANNEXE 4

PROCÉDURE D'ESSAI DE CHOC PAR L'ARRIÈRE

1. OBJET ET PORTÉE
- 1.1. Cet essai a pour objet de simuler les conditions d'un choc par l'arrière produit par un autre véhicule arrivant en marche. L'essai doit permettre de vérifier si les véhicules visés au paragraphe 1 du présent Règlement satisfont aux prescriptions en matière de comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision par l'arrière, telles qu'elles sont définies au paragraphe 5. du présent Règlement.
2. INSTALLATIONS, PROCÉDURES ET APPAREILS DE MESURE
- 2.1. *Lieu d'essai*

L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour recevoir le système de propulsion de l'élément de frappe, et permettre le déplacement du véhicule heurté et l'installation de l'équipement nécessaire à l'essai. La partie où le choc et le déplacement du véhicule heurté ont lieu doit être horizontale, plane et avoir un coefficient de frottement d'au moins 0,5.
- 2.2. *Élément de frappe*
- 2.2.1. L'élément de frappe doit être en acier et de construction rigide.
- 2.2.2. La surface d'impact doit être plane, avoir une largeur d'au moins 2 500 mm, une hauteur de 800 mm, et ses arêtes doivent présenter un arrondi compris entre 40 et 50 mm de rayon. Elle doit être recouverte de contre-plaqué sur une épaisseur de 20 mm.
- 2.2.3. Au moment de l'impact, les conditions suivantes doivent être respectées :
- 2.2.3.1. La surface d'impact doit être verticale et perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule heurté.
- 2.2.3.2. La direction du mouvement de l'élément de frappe doit être sensiblement horizontale et parallèle au plan longitudinal médian du véhicule heurté.
- 2.2.3.3. L'écart latéral maximal admis entre la ligne médiane verticale de la surface de l'élément de frappe et le plan longitudinal médian du véhicule heurté est de 300 mm. En outre, la surface d'impact doit couvrir toute la largeur du véhicule heurté.
- 2.2.3.4. La distance, par rapport au sol, du bord inférieur de la surface d'impact doit être de 175 ± 25 mm.
- 2.3. *Propulsion de l'élément de frappe*

L'élément de frappe peut, soit être fixé sur un chariot (barrière mobile), soit faire partie d'un pendule.
- 2.4. *Dispositions spéciales applicables lorsqu'il est fait usage d'une barrière mobile*
- 2.4.1. Si l'élément de frappe est fixé sur un chariot (barrière mobile) par un élément de retenue, celui-ci doit être rigide et non déformable pendant le choc; ce chariot doit pouvoir se déplacer librement au moment de l'impact et ne plus être soumis à l'action du dispositif de propulsion.
- 2.4.2. La vitesse d'impact doit être comprise entre 35 et 38 km/h.
- 2.4.3. La masse totale du chariot et de l'élément de frappe doit être de $1\ 100 \pm 20$ kg.
- 2.5. *Dispositions spéciales applicables lorsqu'il est fait usage d'un pendule*
- 2.5.1. La distance entre le centre de la surface d'impact et l'axe de rotation du pendule doit être d'au moins 5 m.
- 2.5.2. L'élément de frappe doit être suspendu librement par des bras rigides, fixés rigidement à celui-ci. Le pendule ainsi constitué doit être sensiblement indéformable pendant le choc.
- 2.5.3. Un dispositif d'arrêt doit être incorporé dans le pendule pour éviter tout impact secondaire de l'élément de frappe sur le véhicule à l'essai.

- 2.5.4. Au moment de l'impact, la vitesse du centre de percussion du pendule doit être comprise entre 35 et 38 km/h.
- 2.5.5. La masse réduite « m_r » au centre de percussion du pendule est définie en fonction de la masse totale « m », de la distance « a »* entre le centre de percussion et l'axe de rotation, et de la distance l entre le centre de gravité et l'axe de rotation, par la relation suivante :

$$m_r = m \cdot \frac{l}{a}$$

- 2.5.6. La masse réduite m_r doit être de $1\ 100 \pm 20$ kg.
- 2.6. *Dispositions générales relatives à la masse et à la vitesse de l'élément de frappe*
Si l'essai a été effectué à une vitesse d'impact supérieure à celles prescrites aux paragraphes 2.4.3. ou 2.5.4. et/ou avec une masse supérieure à celles prescrites aux paragraphes 2.4.2. ou 2.5.6., et si le véhicule a satisfait aux conditions requises, l'essai est considéré comme satisfaisant.
- 2.7. *Etat du véhicule lors de l'essai*
- 2.7.1. Le véhicule à l'essai doit être ou bien pourvu de tous les éléments et équipements normaux inclus dans son poids à vide en ordre de marche, ou bien être dans une condition telle qu'il satisfasse à cette prescription pour ce qui concerne les éléments et l'équipement intéressant l'habitacle et la distribution du poids de l'ensemble du véhicule en ordre de marche.
- 2.7.2. Le réservoir à carburant doit être rempli à 90 % au moins de sa capacité, avec un liquide possédant une densité voisine de celle du carburant normalement utilisé. Tous les autres circuits (réservoir de liquide des freins, radiateur, etc.) peuvent être vides.
- 2.7.3. Une vitesse peut être enclenchée et les freins peuvent être serrés.
- 2.7.4. Si le constructeur le demande, les dérogations suivantes sont admises :
- 2.7.4.1. Le service technique chargé des essais peut autoriser que le même véhicule utilisé pour les essais prévus par d'autres Règlements (y compris les essais pouvant affecter sa structure) le soit aussi pour ceux prévus par le présent Règlement.
- 2.7.4.2. Le véhicule peut être lesté, dans la limite de 10 % de son poids à vide en ordre de marche, avec des masses additionnelles, rigidement fixées à la structure et de façon à ne pas influencer sur le comportement de la structure de l'habitacle au cours de l'essai.
- 2.8. *Appareils de mesure*
Les appareils utilisés pour enregistrer la vitesse indiquée aux paragraphes 2.4.2. et 2.5.4. ci-dessus doivent être précis à 1 % près.
3. **RÉSULTATS**
- 3.1. Pour mesurer l'espace longitudinal résiduel, on détermine la valeur du déplacement longitudinal de la projection verticale sur le plancher du point «R» de la place assise la plus en arrière du véhicule par rapport à un point de référence choisi sur une partie non déformée de la structure du véhicule.

Textes authentiques du Règlement : anglais et français.

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1975.

* Il est rappelé que la distance « a » est égale à la longueur du pendule synchrone du pendule considéré.

ENTRÉE EN VIGUEUR du Règlement n° 33 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le comportement de la structure du véhicule heurté en cas de collision frontale*) en tant qu'annexe à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève le 20 mars 1958¹

Ledit Règlement est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1975 à l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède, conformément à l'article 1, paragraphe 5, de l'Accord.

Règlement n° 33

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES EN CE QUI CONCERNE LE COMPORTEMENT DE LA STRUCTURE DU VÉHICULE HEURTÉ EN CAS DE COLLISION FRONTALE

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique au comportement de la structure de l'habitacle des voitures particulières autres que les véhicules à conduite avancée, lorsqu'elles sont soumises à une collision frontale.

2. DÉFINITIONS

2.1. Pour la définition des dimensions, la terminologie simplifiée suivante est utilisée :

2.1.1. un «plan transversal» est un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule;

2.1.2. un «plan longitudinal» est un plan parallèle au plan longitudinal médian du véhicule;

2.1.3. le «plan de référence du véhicule» est un plan lié au véhicule et qui est horizontal lorsque le véhicule, étant dans l'état indiqué au paragraphe 2.2.5. ci-dessous, repose sur un plan horizontal.

2.2. Au sens du présent Règlement, on entend :

2.2.1. par «homologation du véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision frontale;

2.2.2. par «type de véhicule», les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter, notamment, sur les points suivants :

2.2.2.1. longueur et largeur du véhicule, dans la mesure où elles ont une incidence sur les résultats de l'essai de choc prévu dans le présent Règlement;

2.2.2.2. structure, dimensions, forme et matériaux de la partie du véhicule située en avant du plan transversal passant par le point «R» du siège du conducteur;

2.2.2.3. forme et dimensions intérieures de l'habitacle, dans la mesure où elles ont une incidence sur les résultats de l'essai de choc prévu dans le présent Règlement;

2.2.2.4. emplacement du moteur (avant, arrière, central);

2.2.3. par «véhicule à conduite avancée», un véhicule sur lequel le centre du volant se trouve dans le quart antérieur de la longueur totale du véhicule (y compris, s'il y a lieu, les pare-chocs et leurs butoirs);

2.2.4. par «habitacle», l'espace destiné aux occupants et délimité par le toit, le plancher, les parois latérales, les portes, les fenêtres, la cloison avant et le plan de la cloison du compartiment arrière ou le plan d'appui du dossier du siège arrière;

2.2.5. par «poids à vide en ordre de marche», le poids du véhicule en ordre de marche, sans occupant ni chargement, mais avec carburant, fluide de refroidissement, lubrifiant, outillage et roue de secours (s'ils sont normalement fournis par le constructeur);

2.2.6. par «capacité du réservoir à carburant», la capacité indiquée par le constructeur.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211.

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
 - 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision frontale sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
 - 3.2. Elle sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
 - 3.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, sa forme et les matériaux utilisés;
 - 3.2.2. dessins du véhicule représentant le type de véhicule vu par l'avant, de côté et par l'arrière, et détails de construction de la partie avant de la structure;
 - 3.2.3. indication du poids à vide en ordre de marche du véhicule.
 - 3.3. Un véhicule, représentatif du type à homologuer, devra être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.
 - 3.3.1. Un véhicule ne comportant pas tous les éléments du type peut être accepté aux essais, à condition qu'il puisse être prouvé que l'absence des éléments en question n'a aucune incidence sur les résultats de l'essai du point de vue des prescriptions du présent Règlement.
 - 3.3.2. Il appartient au demandeur de l'homologation de prouver que l'acceptation des variantes visées au paragraphe 3.3.1. est compatible avec le respect des prescriptions du présent Règlement.
4. HOMOLOGATION
 - 4.1. Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5. et 6. ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
 - 4.2. Chaque homologation comportera l'attribution d'un numéro d'homologation. Une même Partie contractante ne pourra attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule, comme indiqué au paragraphe 2.2.2. ci-dessus.
 - 4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement, et de dessins cotés de la structure du véhicule (fournis par le demandeur de l'homologation), au format maximal A 4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.
 - 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il sera apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation :
 - 4.4.1. une marque d'homologation internationale composée
 - 4.4.1.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation*,
 - 4.4.1.2. du numéro du présent Règlement placé à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.1.
 - 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre (d'autres) Règlement(s) annexé(s) à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1.1. n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros et symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est

* 1 pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande et 16 pour la Norvège. Les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet Accord; les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

accordée dans le pays ayant accordé l'homologation en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1.1.

- 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7. La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques du véhicule, ou sur cette plaque.
- 4.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas de marques d'homologation.

5. SPÉCIFICATIONS

- 5.1. Après un essai de collision vers l'avant contre une barrière à une vitesse de 48,3 km/h, effectué sur le véhicule à vide, sans mannequin à l'intérieur, l'espace intérieur de l'habitacle doit répondre aux conditions figurant aux paragraphes 5.2. à 5.9. ci-après.
- 5.2. Pour chaque place assise avant définie par le constructeur, on détermine après le choc la distance entre deux plans transversaux passant l'un par le point «R» correspondant et l'autre par la saillie se trouvant le plus en arrière du contour du tableau de bord, abstraction faite des interrupteurs et des commandes, sur une largeur de 150 mm de chaque côté du plan longitudinal passant par le centre du siège. Cette distance ne doit pas être inférieure à 450 mm.
- 5.3. Pour chaque place assise avant, on détermine avant le choc la droite, intersection du plan longitudinal passant par le centre du siège correspondant avec le plan horizontal passant par le centre de la pédale du frein de service en position de repos. On détermine ensuite la distance entre le point d'intersection de cette droite avec la partie avant de l'habitacle et son point d'intersection avec le plan transversal passant par le point «R» correspondant. Après le choc, cette distance ne doit pas être inférieure à 650 mm.
- 5.4. La largeur de l'emplacement réservé aux pieds des occupants est déterminée de la façon suivante :
 - 5.4.1. avant le choc, on considère un axe horizontal transversal passant par le centre de la pédale du frein de service en position de repos et on détermine les points de rencontre de cet axe avec les parois latérales des logements des pieds;
 - 5.4.2. après le choc, on mesure la distance qui sépare deux plans verticaux longitudinaux passant par ces mêmes points. Cette distance ne doit pas être inférieure à 250 mm pour chaque place assise avant.
- 5.5. On détermine la distance entre le plancher et le toit le long d'une verticale passant par le point «R» et située dans le plan longitudinal passant par le centre de chaque position assise avant. Après le choc, cette distance ne doit pas être réduite de plus de 10 %.
- 5.6. Pour la mesure des distances figurant aux paragraphes 5.2., 5.3., 5.4. et 5.5., il est admis d'exercer une compression dans la direction de mesure, correspondant à une force de 10 daN appliquée sur une surface de 5 × 5 cm.
- 5.7. Après l'essai, aucun élément rigide ne doit présenter dans l'habitacle un risque de blessure grave pour les occupants du véhicule.
- 5.8. En outre, les portes latérales du véhicule ne devront pas s'ouvrir sous l'effet du choc.
- 5.9. Exception faite pour les véhicules dépourvus d'un toit à structure rigide, l'ouverture d'un nombre de portes suffisant pour permettre l'évacuation de tous les occupants doit pouvoir être possible après le choc, sans exiger le recours à des outils.

6. ESSAIS

La conformité du véhicule aux prescriptions du paragraphe 5. ci-dessus sera vérifiée par les méthodes décrites dans les annexes 3 et 4 du présent Règlement.

7. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE
 - 7.1. Toute modification du type de véhicule sera portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation du type de ce véhicule. Ce service pourra alors :
 - 7.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'entraîner des conséquences défavorables notables et, en tout cas, que ce véhicule satisfait encore aux prescriptions,
 - 7.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
 - 7.2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 7.1. ci-dessus, ne sera pas considérée comme une modification du type de véhicule une variante de ce véhicule qui remplit les conditions figurant au paragraphe 3.3. de l'annexe 4 du présent Règlement.
 - 7.3. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3. ci-dessus.
 8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
 - 8.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué, particulièrement en ce qui concerne les caractéristiques qui influent sur le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision frontale.
 - 8.2. Afin de vérifier la conformité exigée au paragraphe 8.1. ci-dessus, on procédera à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur les véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.
 - 8.3. En règle générale, ces vérifications se limiteront à des mesures dimensionnelles. Toutefois, si cela est nécessaire, les véhicules seront soumis à certaines vérifications prescrites au paragraphe 6 ci-dessus.
 9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
 - 9.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 8.1. ci-dessus n'est pas respectée ou si le véhicule n'a pas subi avec succès les essais prévus au paragraphe 6. ci-dessus.
 - 9.2. Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée «HOMOLOGATION RETIRÉE».
 10. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS
- Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétaire de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation, ou de refus ou de retrait d'homologation, émises dans les autres pays.

ANNEXE 1

(Format maximal : A4 [210 × 297 mm])



INDICATION DE L'ADMINISTRATION

Communication concernant l'homologation (ou le refus ou le retrait d'une homologation) d'un type de véhicule en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision frontale, en application du Règlement n° 33

- N° d'homologation
1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur
 2. Type du véhicule
 3. Nom et adresse du constructeur
 4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur
 5. Description sommaire du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, sa forme et les matériaux utilisés
 6. Poids du véhicule pendant l'essai
 - essieu avant :
 - essieu arrière :
 - total :
 7. Véhicule présenté à l'homologation le
 8. Service technique chargé des essais d'homologation
 9. Date du procès-verbal délivré par ce service
 10. Numéro du procès-verbal délivré par ce service
 11. L'homologation est accordée/refusée*
 12. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation
 13. Lieu
 14. Date
 15. Signature
 16. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes, qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus :
 - dessins, schémas et plans de la disposition de l'habitacle et des parties de la structure considérées comme présentant de l'intérêt aux fins du présent Règlement.

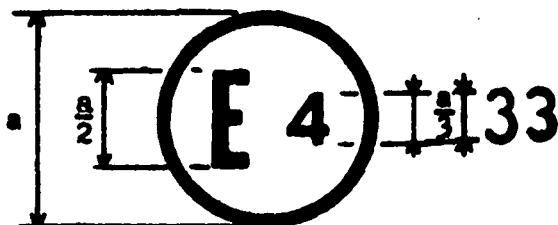
* Biffer la mention qui ne convient pas.

ANNEXE 2

SCHÉMAS DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

(Voir paragraphe 4.4. du présent Règlement)

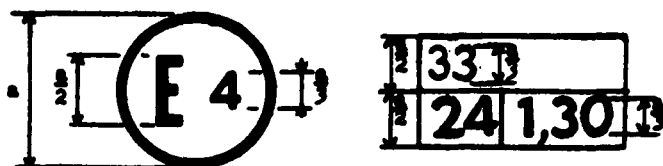


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne le comportement de la structure de l'habitacle en cas de collision frontale, en application du Règlement n° 33.

Modèle B

(Voir paragraphe 4.5. du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements n°s 33 et 24. (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est 1,30 m⁻¹.)

ANNEXE 3

PROCÉDURE À SUIVRE POUR DÉTERMINER LE POINT «H» ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER ET VÉRIFIER LEUR RELATION AVEC LE POINT «R» ET L'ANGLE PRÉVU D'INCLINAISON DU DOSSIER

1. DÉFINITIONS
 - 1.1. Le point «H» caractérisant la position dans l'habitacle d'un occupant assis est la trace, sur un plan vertical longitudinal, de l'axe théorique de rotation existant entre les jambes et le tronc d'un corps humain, représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3. ci-dessous.
 - 1.2. Le point «R» ou «point de référence de place assise» est le point de référence indiqué par le constructeur, qui
 - 1.2.1. a des coordonnées déterminées par rapport à la structure du véhicule,
 - 1.2.2. correspond à la position théorique du point de rotation tronc/jambes (point «H») pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges prévu par le constructeur du véhicule.
 - 1.3. L'«angle d'inclinaison du dossier» est l'inclinaison du dossier par rapport à la verticale.
 - 1.4. L'«angle réel d'inclinaison du dossier» est l'angle formé par la verticale passant au point «H» et la ligne de référence du tronc du corps humain représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3. ci-dessous.
 - 1.5. L'«angle prévu d'inclinaison du dossier» est l'angle prévu par le constructeur, qui
 - 1.5.1. détermine l'angle d'inclinaison du dossier pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges par le constructeur du véhicule,
 - 1.5.2. est formé au point «R» par la verticale et la ligne de référence du tronc,
 - 1.5.3. correspond théoriquement à l'angle réel d'inclinaison.
2. DÉTERMINATION DES POINTS «H» ET DES ANGLES RÉELS D'INCLINAISON DES DOSSIERS
 - 2.1. Il sera déterminé a un point «H» et un «angle réel d'inclinaison du dossier» pour chaque place assise prévue par le constructeur. Lorsque les sièges d'une même rangée peuvent être considérés comme similaires (banquette, sièges identiques, etc.), il ne sera déterminé qu'un seul point «H» et un seul «angle réel d'inclinaison du dossier» par rangée de sièges, en plaçant le mannequin décrit au paragraphe 3. ci-dessous à une place considérée comme représentative de la rangée de sièges. Cette place sera :
 - 2.1.1. pour la rangée avant, le siège du conducteur,
 - 2.1.2. pour la (ou les) rangée(s) arrière, une place située vers l'extérieur.
 - 2.2. Pour chaque détermination du point «H» et de l'«angle réel d'inclinaison du dossier», le siège considéré sera placé dans la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée prévue pour ce siège par le constructeur. Le dossier, s'il est réglable en inclinaison, est verrouillé comme spécifié par le constructeur ou, en l'absence de spécification, de telle façon que l'angle réel d'inclinaison soit aussi proche que possible de 25°.
3. CARACTÉRISTIQUES DU MANNEQUIN
 - 3.1. Il sera utilisé un mannequin tridimensionnel dont le poids et le contour sont ceux d'un adulte de taille moyenne. Ce mannequin est représenté sur les figures 1 et 2 de l'appendice à la présente annexe.
 - 3.2. Ce mannequin comporte :

- 3.2.1. deux éléments simulant l'un le dos et l'autre l'assise du corps, articulés suivant un axe représentant l'axe de rotation entre le buste et la cuisse. La trace de cet axe sur le flanc du mannequin est le point «H» du mannequin;
- 3.2.2. deux éléments simulant les jambes et articulés par rapport à l'élément simulant l'assise;
- 3.2.3. deux éléments simulant les pieds, reliés aux jambes par des articulations simulant les chevilles.
- 3.2.4. En outre, l'élément simulant l'assise est muni d'un niveau permettant de contrôler son inclinaison dans le sens transversal.
- 3.3. Des masses représentant le poids de chaque élément du corps sont situées aux points appropriés constituant les centres de gravité correspondants, afin de réaliser un poids total du mannequin d'environ 75,6 kg. Le détail des différentes masses est donné dans le tableau figurant à la page 2 de l'appendice à la présente annexe.
- 3.4. La ligne de référence du tronc du mannequin est prise en considération par une droite passant par le point d'articulation de la jambe au bassin et le point d'articulation théorique du cou sur le thorax (voir figure 1 de l'appendice à la présente annexe).

4. MISE EN PLACE DU MANNEQUIN

La mise en place du mannequin tridimensionnel est effectuée de la façon suivante :

- 4.1. Placer le véhicule sur un plan horizontal et régler les sièges ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 2.2. ci-dessus;
- 4.2. Recouvrir le siège à essayer d'une pièce de tissu destinée à faciliter la mise en place correcte du mannequin;
- 4.3. Asseoir le mannequin à la place considérée, son axe d'articulation étant perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du véhicule;
- 4.4. Placer les pieds du mannequin de la façon suivante :
 - 4.4.1. pour les places avant, de telle façon que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison de l'assise dans le sens transversal soit ramené à l'horizontale;
 - 4.4.2. pour les places arrière, les pieds sont disposés de manière à être, dans la mesure du possible, au contact des sièges avant. Si les pieds reposent alors sur des parties du plancher de niveau différent, le pied qui arrive le premier au contact du siège avant sert de référence, et l'autre pied est disposé de manière que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison transversale de l'assise soit ramené à l'horizontale;
 - 4.4.3. si l'on détermine le point «H» à une place médiane, les pieds sont placés de part et d'autre du tunnel;
- 4.5. Placer les masses sur les cuisses, ramener à l'horizontale le niveau transversal de l'assise et placer les masses sur l'élément représentant l'assise;
- 4.6. Ecarter le mannequin du dossier du siège en utilisant la barre d'articulation des genoux et ramener le dos vers l'avant. Remettre le mannequin en place sur le siège en faisant glisser en arrière l'assise jusqu'à ce qu'on rencontre de la résistance, puis renverser de nouveau en arrière le dos contre le dossier du siège;
- 4.7. Appliquer deux fois une force horizontale d'environ 10 ± 1 daN (10 ± 1 kgf) au mannequin. La direction et le point d'application de la force sont représentés par une flèche noire sur la figure 2 de l'appendice;
- 4.8. Placer les masses sur les flancs droit et gauche, puis les masses du buste. Maintenir à l'horizontale le niveau transversal du mannequin;
- 4.9. En maintenant le niveau transversal du mannequin à l'horizontale, ramener le dos vers l'avant jusqu'à ce que les masses du buste soient au-dessus du point «H», de façon à annuler tout frottement sur le dossier du siège;
- 4.10. Ramener délicatement le dos en arrière de façon à terminer sa mise en place. Le niveau transversal du mannequin doit être horizontal. Dans le cas contraire, procéder de nouveau comme il est indiqué ci-dessus.

5. RÉSULTATS

- 5.1. Le mannequin étant mis en place conformément au paragraphe 4. ci-dessus, le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier considéré sont constitués par le point «H» et l'angle d'inclinaison de la ligne de référence du tronc du mannequin.
- 5.2. Les coordonnées du point «H» par rapport à trois plans respectivement perpendiculaires et l'angle réel d'inclinaison du dossier sont mesurés pour être comparés aux données fournies par le constructeur du véhicule.
6. VÉRIFICATION DE LA POSITION RELATIVE DES POINTS «R» ET «H» ET DU RAPPORT ENTRE L'ANGLE PRÉVU ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER
 - 6.1. Les résultats des mesures faites conformément au paragraphe 5.2. pour le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier doivent être comparés aux coordonnées du point «R» et à l'angle prévu d'inclinaison du dossier qui sont indiqués par le constructeur du véhicule.
 - 6.2. La vérification de la position relative des points «R» et «H» et du rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier sera considérée comme satisfaisante pour la place assise considérée si le point «H», tel qu'il est défini par ses coordonnées, se trouve dans un rectangle longitudinal de centre «R» dont les côtés horizontaux et verticaux sont 30 mm et 20 mm respectivement, et si l'angle réel d'inclinaison du dossier ne s'écarte pas de plus de 3° de l'angle prévu d'inclinaison.
 - 6.2.1. Si ces conditions sont remplies, le point «R» et l'angle prévu d'inclinaison seront utilisés pour l'essai et, au besoin, le mannequin sera ajusté pour que le point «H» coïncide avec le point «R» et que l'angle réel d'inclinaison du dossier coïncide avec l'angle prévu.
 - 6.3. Si le point «H» ou l'angle réel d'inclinaison ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 6.2. ci-dessus, on procédera à deux autres déterminations du point «H» ou de l'angle réel d'inclinaison (trois déterminations en tout). Si les résultats obtenus au cours de deux de ces trois opérations satisfont aux prescriptions, le résultat de l'essai sera considéré comme satisfaisant.
 - 6.4. Si les résultats de deux au moins des trois opérations ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 6.2., le résultat de l'essai sera considéré comme n'étant pas satisfaisant.
 - 6.5. Si la situation décrite au paragraphe 6.4. ci-dessus se produit, ou si la vérification ne peut être effectuée parce que le constructeur n'a pas fourni de renseignements sur la position du point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier, la moyenne des résultats des trois déterminations peut être utilisée et considérée comme applicable dans tous les cas où le point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier est mentionné dans le présent Règlement.
 - 6.6. Pour vérifier sur un véhicule de série la position relative des points «R» et «H», et le rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier, le rectangle mentionné au paragraphe 6.2. ci-dessus sera remplacé par un carré de 50 mm de côté, et l'angle réel d'inclinaison du dossier ne devra pas différer de plus de $\pm 5^\circ$ de l'angle prévu d'inclinaison.

ANNEXE 3 — Appendice

ÉLÉMENTS COMPOSANT LE MANNEQUIN TRIDIMENSIONNEL

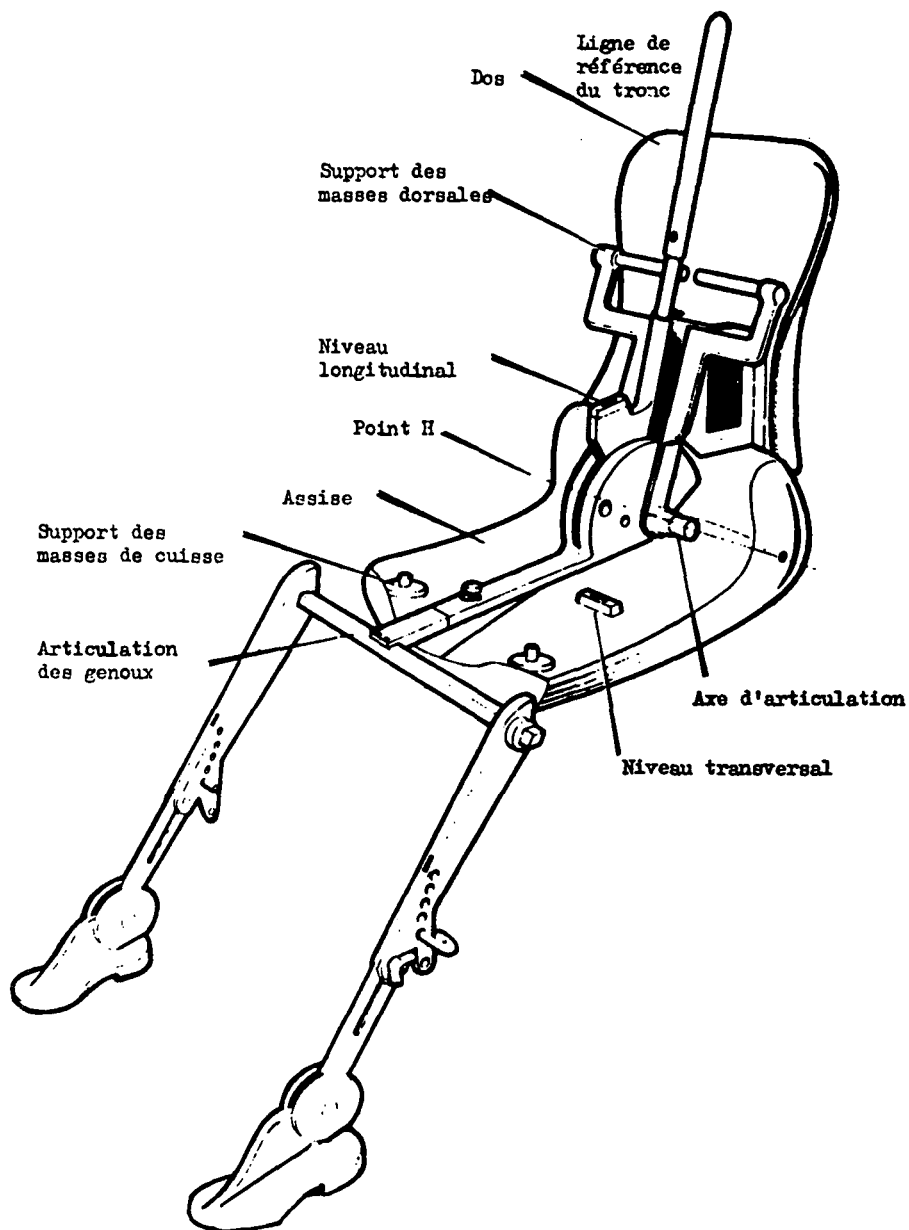


Figure 1

DIMENSIONS ET POIDS DU MANNEQUIN

<u>Poids du mannequin</u>	<u>kg</u>
Éléments simulant le dos et l'assise du corps	16,6
Masses dorsales	31,2
Masses d'assise	7,8
Masses des cuisses	6,8
Masses des jambes	13,2
Total :	75,6

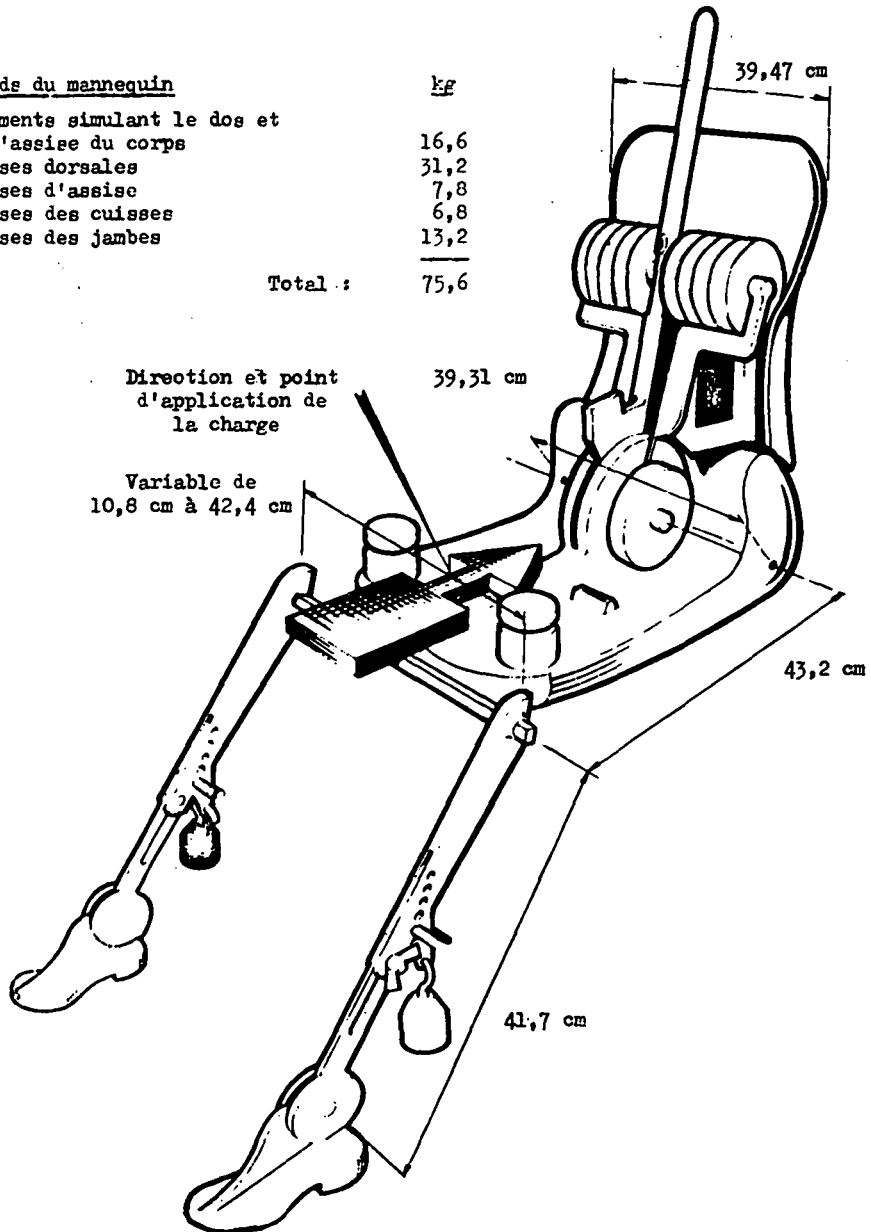


Figure 2

ANNEXE 4

ESSAI DE CHOC AVANT CONTRE BARRIÈRE*

1. INSTALLATIONS, PROCÉDURE ET APPAREILS DE MESURE
 - 1.1. *Lieu d'essai*

L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour permettre d'y aménager la piste de lancement des véhicules, la barrière et les installations techniques nécessaires à l'essai. La partie finale de la piste, au moins 5 m avant la barrière, doit être horizontale, plane et lisse.
 - 1.2. *Barrière*

La barrière est constituée par un bloc de béton armé, ayant une largeur frontale minimale de 3 m et une hauteur minimale de 1,5 m. L'épaisseur de la barrière est déterminée de telle sorte que le poids de celle-ci soit d'au moins 70 t. La face frontale doit être verticale et perpendiculaire à l'axe de la piste de lancement et recouverte de planches de contre-plaqué en bon état de 2 cm d'épaisseur. La barrière sera soit ancrée dans le sol, soit posée sur le sol, avec, s'il y a lieu, des dispositifs supplémentaires d'arrêt pour limiter son déplacement. Une barrière ayant des caractéristiques différentes mais donnant des résultats au moins aussi probants peut également être utilisée.
 - 1.3. *Propulsion du véhicule*

Au moment de l'impact, le véhicule ne doit plus être soumis à l'action d'un (des) dispositif(s) additionnel(s) de guidage ou de propulsion. Il devra atteindre l'obstacle avec une trajectoire perpendiculaire à la paroi à heurter; le désalignement latéral maximal admis entre la ligne médiane verticale de la paroi avant du véhicule et la ligne médiane verticale de la paroi à heurter est de ± 30 cm.
 - 1.4. *Etat du véhicule*
 - 1.4.1. Le véhicule à l'essai doit être ou bien pourvu de tous les éléments et équipements normaux inclus dans son poids à vide en ordre de marche, ou bien être dans une condition telle qu'il satisfasse à cette prescription pour ce qui concerne les éléments et l'équipement intéressant l'habitacle et la distribution du poids de l'ensemble du véhicule en ordre de marche.
 - 1.4.2. Si le véhicule est propulsé par des moyens extérieurs, l'installation d'alimentation en carburant doit être remplie à 90 % au moins de sa capacité, soit avec du carburant, soit avec un liquide non inflammable possédant une densité et une viscosité voisines de celles du carburant normalement utilisé. Tous les autres circuits (réservoir de liquide des freins, radiateur, etc.) peuvent être vides.
 - 1.4.3. Si le véhicule est propulsé par son moteur, le plein en carburant doit être fait au moins à 90 % de la capacité du réservoir. Le plein des autres liquides peut être fait.
 - 1.4.4. Si le constructeur le demande, le service technique chargé des essais peut autoriser que le même véhicule utilisé pour les essais prévus par d'autres Règlements (y compris les essais pouvant affecter sa structure) le soit aussi pour ceux prévus par le présent Règlement.
 - 1.5. *Vitesse d'impact*

La vitesse d'impact doit être comprise entre 48,3 km/h et 53,1 km/h. Toutefois, si l'essai a été effectué à une vitesse d'impact supérieure et si le véhicule a satisfait aux conditions requises, l'essai est considéré comme satisfaisant.
 - 1.6. *Appareils de mesure*

L'appareil utilisé pour enregistrer la vitesse indiquée au paragraphe 1.5. ci-dessus doit permettre d'effectuer les mesures à 1 % près.

* Cette méthode n'est pas applicable aux véhicules dont le poids dépasse 3,5 t.

2. RÉSULTATS

Avant et après l'impact, les dimensions indiquées au paragraphe 5. du présent Règlement doivent être relevées.

3. FACTEURS DE CORRECTION

3.1. Notations

V Vitesse enregistrée exprimée en km/h.

m_0 Masse du prototype dans l'état défini au paragraphe 1.4. de la présente annexe.

m Masse du prototype avec l'appareillage d'essai.

D_0 Dimensions résiduelles mesurées après le choc, telles que définies au paragraphe 5. du présent Règlement.

D_1 Dimensions résiduelles corrigées servant à la détermination des résultats de l'essai.

K_1 est le plus grand des deux nombres $\left(\frac{48,3}{V}\right)^2$ et 0,83.

K_2 est le plus grand des deux nombres $\frac{m_0}{m}$ et 0,8.

3.2. Les dimensions corrigées D_1 utilisées pour le contrôle de la conformité du prototype avec les prescriptions du présent Règlement seront calculées par la formule suivante :

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

3.3. Il n'est pas besoin de procéder de nouveau à l'essai de choc avant contre barrière sur un véhicule identique au prototype considéré en ce qui concerne les caractéristiques définies au paragraphe 2.2.2.1. du présent Règlement, mais de masse m_1 plus élevée que m_0 , si m_1 est inférieur ou égal à 1,25 m_0 et si les dimensions corrigées D_2 obtenues à partir des dimensions D_1 par la formule $D_2 = \frac{m_1}{m_0} \cdot D_1$ sont telles qu'il en résulte que le nouveau véhicule répond encore aux prescriptions du paragraphe 5. du présent Règlement.

4. MÉTHODES D'ESSAIS ÉQUIVALENTES

4.1. Des méthodes d'essais équivalentes sont admises, pourvu que les conditions visées par le présent Règlement puissent être respectées, soit intégralement à l'aide de l'essai de remplacement, soit par calcul d'après les résultats de l'essai de remplacement.

4.2. Si une méthode autre que celle décrite au paragraphe 1. ci-dessus est utilisée, son équivalence devra être démontrée.

Textes authentiques du Règlement : anglais et français.

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1975.

ENTRÉE EN VIGUEUR du Règlement n° 34 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie*) en tant qu'annexe à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève le 20 mars 1958¹

Ledit Règlement est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1975 à l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède, conformément à l'article 1, paragraphe 5, de l'Accord.

Règlement n° 34

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES
EN CE QUI CONCERNE LA PRÉVENTION DES RISQUES D'INCENDIE

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux voitures particulières dont le moteur est alimenté en carburant liquide.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend

- 2.1. par «homologation du véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie;
- 2.2. par «type de véhicule», les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter, notamment, sur les points suivants :
 - 2.2.1. longueur et largeur du véhicule, dans la mesure où elles ont une incidence sur les résultats des essais de choc prévus dans le présent Règlement;
 - 2.2.2. structure, dimensions, forme et matériaux de la partie du véhicule située en avant du plan transversal passant par le point «R» du siège du conducteur et en arrière du plan transversal passant par le point «R» du siège se trouvant le plus en arrière;
 - 2.2.3. forme et dimensions intérieures de l'habitacle, dans la mesure où elles ont une incidence sur les résultats des essais de choc prévus dans le présent Règlement;
 - 2.2.4. emplacement du moteur (avant, arrière, central);
 - 2.2.5. nature du moteur (allumage commandé ou diesel);
 - 2.2.6. caractéristiques et emplacement du réservoir à carburant sur le véhicule;
 - 2.2.7. caractéristiques et emplacement du circuit d'alimentation en carburant (pompe, filtres, etc.) et
 - 2.2.8. caractéristiques et emplacement de l'installation électrique dans la mesure où ils ont une incidence sur les résultats des essais de choc prévus dans le présent Règlement;
- 2.3. par «plan transversal», le plan vertical transversal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule;
- 2.4. par «habitacle», l'espace destiné aux occupants et délimité par le toit, le plancher, les parois latérales, les portes, les fenêtres, la cloison avant et le plan de la cloison du compartiment arrière ou le plan d'appui du dossier du siège arrière;
- 2.5. par «poids à vide en ordre de marche», le poids du véhicule en ordre de marche, sans occupant ni chargement, mais avec carburant, fluide de refroidissement, lubrifiant, outillage et roue de secours (s'ils sont normalement fournis par le constructeur);
- 2.6. par «capacité du réservoir à carburant», la capacité indiquée par le constructeur;
- 2.7. par «carburant liquide», un carburant qui est liquide dans les conditions normales de température et de pression.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211.

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
- 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2. Elle sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
 - 3.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne les points mentionnés au paragraphe 2.2. ci-dessus. Les numéros et/ou les symboles caractérisant le type du moteur et celui du véhicule doivent être indiqués,
 - 3.2.2. dessin(s) relatif(s) aux caractéristiques du réservoir à carburant et indiquant le matériau utilisé,
 - 3.2.3. schéma de l'ensemble du circuit d'alimentation en carburant avec l'indication de l'emplacement de chaque élément sur le véhicule,
 - 3.2.4. schéma de l'installation électrique et indication de son emplacement et de son mode de fixation sur le véhicule.
- 3.3. Un véhicule, représentatif du type de véhicule à homologuer, doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.
 - 3.3.1. Un véhicule ne comportant pas tous les éléments du type peut être accepté aux essais, à condition qu'il puisse être prouvé que l'absence des éléments en question n'a aucune incidence sur les résultats de l'essai du point de vue des prescriptions du présent Règlement.
 - 3.3.2. Il appartient au demandeur de l'homologation de prouver que l'acceptation des variantes visées au paragraphe 3.3.1. est compatible avec le respect des prescriptions du présent Règlement.
4. HOMOLOGATION
- 4.1. Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5. et 6. ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2. Chaque homologation comportera l'attribution d'un numéro d'homologation. Une même Partie contractante ne pourra attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule, comme indiqué au paragraphe 2.2. ci-dessus.
- 4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du Règlement, et de dessins avec les informations mentionnées aux paragraphes 3.2.2., 3.2.3. et 3.2.4. ci-dessus (fournis par le demandeur de l'homologation) au format maximal A 4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.
- 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il sera apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :
 - 4.4.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation*,
 - 4.4.2. du numéro du présent Règlement, placé à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.
- 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre (d'autres) Règlement(s) annexé(s) à l'Accord dans le même pays que celui

* 1 pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande et 16 pour la Norvège. Les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet Accord, et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1. n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros et symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant accordé l'homologation en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1.

- 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7. La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques du véhicule, ou sur cette plaque.
- 4.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas de marques d'homologation.

5. SPÉCIFICATIONS

5.1. *Installation d'alimentation en carburant*

- 5.1.1. Les éléments de l'installation d'alimentation en carburant doivent être protégés d'une manière adéquate par des parties du châssis ou de la carrosserie contre les contacts avec des obstacles pouvant se trouver sur le sol. Cette protection n'est pas requise si les éléments situés en dessous du véhicule sont disposés plus haut, par rapport au sol, que la partie du châssis ou de la carrosserie se trouvant devant eux.
- 5.1.2. L'installation d'alimentation en carburant doit être conçue, construite et montée de telle façon que ses éléments puissent résister aux phénomènes de corrosion internes et externes auxquels ils sont exposés.
- 5.1.3. Les canalisations, ainsi que toute autre partie de l'installation d'alimentation, devront être logées sur le véhicule à des endroits protégés dans la mesure du possible. Les mouvements de torsion et de flexion ainsi que les vibrations de la structure du véhicule ou du groupe propulseur ne doivent pas soumettre les éléments de l'installation d'alimentation à des frottements ou des compressions, ou à d'autres efforts anormaux.
- 5.1.4. Les raccordements des canalisations souples ou flexibles aux parties rigides des éléments de l'installation d'alimentation en carburant doivent être conçus et réalisés de façon à conserver leur étanchéité dans les diverses conditions d'utilisation du véhicule, malgré les mouvements de torsion ou de flexion ainsi que les vibrations de la structure du véhicule ou du groupe propulseur.
- 5.1.5. Le(s) réservoir(s) à carburant doit (doivent) être construit(s) en un matériau métallique, résistant au feu. Il(s) peut (peuvent) être construit(s) en matière plastique, sous réserve de satisfaire aux exigences de l'annexe 5.
- 5.1.6. Il(s) ne doit (doivent) pas être situé(s) dans l'habitacle, ni constituer une de ses cloisons.
- 5.1.7. Une cloison doit être prévue pour séparer l'habitacle du (des) réservoir(s) à carburant. Elle devra pouvoir résister pendant deux minutes à un feu libre d'essence, lorsqu'elle est placée horizontalement à 20 cm au-dessus du niveau du liquide. Cette cloison peut être percée d'orifices appropriés (par exemple, pour le passage de câbles), à condition qu'ils soient aménagés de telle sorte que du carburant ne puisse passer en écoulement libre dans l'habitacle.
- 5.1.8. Le réservoir à carburant doit être solidement fixé et placé de façon à assurer l'évacuation vers le sol et vers l'extérieur du véhicule de carburant pouvant s'échapper du réservoir, de son orifice et de ses raccordements.
- 5.1.9. Le réservoir et les accessoires reliés à ce réservoir devront être réalisés et installés de manière qu'ils ne puissent pas se charger d'une électricité statique, par rapport au véhicule.
- 5.1.10. L'orifice de remplissage ne doit être situé ni dans l'habitacle, ni dans le coffre à bagages, ni dans le compartiment moteur.
- 5.1.11. Si l'orifice de remplissage est situé sur les parties latérales du véhicule, le bouchon en position fermée ne doit pas former saillie par rapport aux surfaces adjacentes de la carrosserie.

- 5.1.12. Les fuites pouvant se produire lors du remplissage du (des) réservoir(s) à carburant ne doivent pas pouvoir tomber sur le système d'échappement. Elles doivent être acheminées vers le sol.
- 5.2. *Installation électrique*
- 5.2.1. Les fils électriques doivent être fixés à la structure ou sur les parois du véhicule au voisinage desquelles ils cheminent, à l'exception des fils disposés à l'intérieur des éléments creux. Les endroits où ils passent au travers des parois doivent être protégés de façon satisfaisante pour éviter les coupures de l'isolant.
- 5.2.2. L'installation électrique doit être conçue, construite et montée de telle façon que ses éléments puissent résister aux phénomènes de corrosion auxquels ils sont exposés.
6. ESSAIS
- 6.1. *Epreuve hydraulique sur le réservoir à carburant*
Le réservoir sera soumis à une épreuve hydraulique de pression intérieure, à réaliser sur un élément isolé complet, avec tubulure de remplissage, goulot et bouchon de série. Le réservoir sera rempli totalement avec de l'eau. Après avoir supprimé toute communication vers l'extérieur, on fera augmenter progressivement la pression à travers le raccord de la tuyauterie d'amenée de carburant au moteur, jusqu'à une pression relative de 0,3 kg/cm², qui sera maintenue pendant une minute. Pendant ce temps, il ne devra se produire ni déchirures de l'enveloppe, ni fuites; toutefois, il pourra se produire des déformations permanentes.
- 6.2. *Essais sur le véhicule*
Dans l'essai de choc avant contre barrière, effectué suivant la procédure indiquée à l'annexe 3 du présent Règlement, et dans l'essai de choc par l'arrière effectué suivant la procédure indiquée à l'annexe 4,
- 6.2.1. il ne doit se produire que des fuites légères de liquide dans l'installation d'alimentation en carburant pendant la collision;
- 6.2.2. en cas de perte continue de liquide du circuit d'alimentation en carburant après la collision, celle-ci ne doit pas dépasser 30 g/min; quand le liquide du circuit d'alimentation en carburant se mélange avec les liquides des autres circuits, et s'il est impossible de séparer de façon simple et d'identifier les divers fluides, on évalue la fuite continue en considérant tous les fluides recueillis;
- 6.2.3. il ne doit pas se produire d'incendie entretenu par le carburant.
- 6.2.4. Pendant et après les chocs décrits au paragraphe 6.2. ci-dessus, la batterie doit être retenue par son dispositif de fixation.
7. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE
- 7.1. Toute modification du type de véhicule sera portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation de ce type de véhicule. Ce service pourra alors :
- 7.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'entraîner des conséquences défavorables notables, et, en tout cas, que ce véhicule satisfait encore aux prescriptions,
- 7.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
- 7.2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 7.1. ci-dessus, ne sera pas considérée comme une modification du type de véhicule une variante de ce véhicule dont le poids à vide en ordre de marche ne diffère pas de celui du véhicule soumis à l'essai d'homologation de plus de $\pm 20\%$.
- 7.3. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3. ci-dessus.

8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 8.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué et satisfaire aux exigences du paragraphe 5. ci-dessus.
- 8.2. Afin de vérifier la conformité exigée au paragraphe 8.1. ci-dessus, on procédera à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur les véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.
- 8.3. En règle générale, la conformité du véhicule à celui du type homologué sera contrôlée sur la base de la description donnée dans la fiche d'homologation et ses annexes. Toutefois, si cela est nécessaire, les véhicules seront soumis à certaines vérifications prescrites au paragraphe 6. ci-dessus.
9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 9.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 8.1. ci-dessus n'est pas respectée ou si le véhicule n'a pas subi avec succès les vérifications prévues au paragraphe 6. ci-dessus.
- 9.2. Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée « HOMOLOGATION RETIRÉE ».
10. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS
- Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation, ou de refus ou de retrait d'homologation, émises dans les autres pays.

ANNEXE I

(Format maximal : A4 [210 × 297 mm])



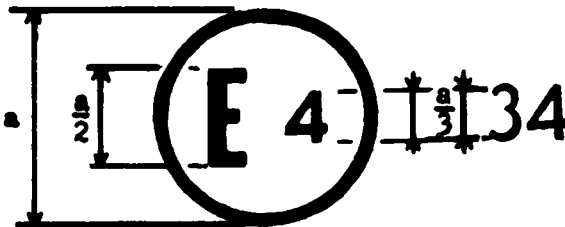
INDICATION DE L'ADMINISTRATION

Communication concernant l'homologation (ou le refus ou le retrait d'une homologation) d'un type de véhicule en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie, en application du Règlement n° 34

- N° d'homologation
1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur
 2. Type du véhicule
 3. Nom et adresse du constructeur

4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur
5. Nature du moteur : allumage commandé/diesel*
6. Emplacement du moteur : avant/arrière/central*
7. Description sommaire du réservoir à carburant et de l'installation d'alimentation en carburant
- 7.1. Caractéristiques et emplacement du réservoir à carburant
- 7.2. Pour les réservoirs à carburant en matière plastique, indication du matériau et marque de fabrique ou de commerce
- 7.3. Caractéristiques de l'installation d'alimentation en carburant (emplacement, raccords, etc.)
8. Description de l'installation électrique (emplacement, fixation, protection, etc.)
9. Véhicule présenté à l'homologation le
10. Service technique chargé des essais d'homologation
11. Date du procès-verbal délivré par ce service
12. Numéro du procès-verbal délivré par ce service
13. L'homologation est accordée/refusée*
14. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation
15. Lieu
16. Date
17. Signature
18. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes, qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus :
 dessins et schémas relatifs au réservoir à carburant, à l'installation d'alimentation en carburant et à l'installation électrique, et des autres éléments présentant de l'intérêt aux fins du présent Règlement.

ANNEXE 2
 SCHÉMAS DE MARQUES D'HOMOLOGATION
 Modèle A
 (Voir paragraphe 4.4. du présent Règlement)

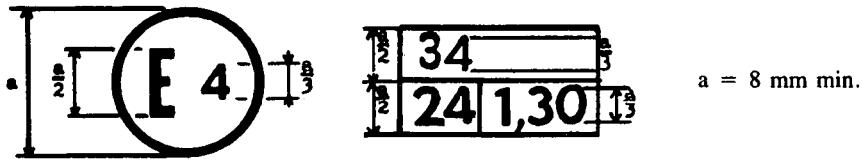


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie, en application du Règlement n° 34.

* Biffer la mention qui ne convient pas.

Modèle B
(Voir paragraphe 4.5. du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en application des Règlements nos 34 et 24. (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est 1,30 m⁻¹.)

ANNEXE 3

PROCÉDURE D'ESSAI DE CHOC AVANT CONTRE BARRIÈRE

1. OBJET ET PORTÉE

Cet essai a pour objet de simuler les conditions d'un choc frontal contre un obstacle fixe ou un autre véhicule en marche arrivant en sens contraire.

2. INSTALLATIONS, PROCÉDURE ET APPAREIL DE MESURE

2.1 *Lieu d'essai*

L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour permettre d'y aménager la piste de lancement des véhicules, la barrière et les installations techniques nécessaires à l'essai. La partie finale de la piste, au moins 5 m avant la barrière, doit être horizontale, plane et lisse.

2.2. *Barrière*

La barrière est constituée par un bloc de béton armé, ayant une largeur frontale minimale de 3 m et une hauteur minimale de 1,5 m. L'épaisseur de la barrière est déterminée de telle sorte que le poids de celui-ci soit d'au moins 70 t. La face frontale doit être verticale et perpendiculaire à l'axe de la piste de lancement et recouverte de planches de contre-plaqué en bon état de 2 cm d'épaisseur. La barrière serait soit ancrée dans le sol, soit posée sur le sol, avec, s'il y a lieu, des dispositifs supplémentaires d'arrêt pour limiter son déplacement. Une barrière ayant des caractéristiques différentes mais donnant des résultats au moins aussi probants peut également être utilisée.

2.3. *Propulsion du véhicule*

Au moment de l'impact, le véhicule ne doit plus être soumis à l'action d'un (des) dispositif(s) de guidage ou de propulsion additionnel(s). Il devra atteindre l'obstacle avec une trajectoire perpendiculaire à la paroi à heurter; le désalignement latéral maximal admis entre la ligne médiane verticale de la paroi avant du véhicule et la ligne médiane verticale de la paroi à heurter est de ± 30 cm.

2.4. *Etat du véhicule*

- 2.4.1. Le véhicule à l'essai doit être ou bien pourvu de tous les éléments et équipements normaux inclus dans son poids à vide en ordre de marche, ou bien être dans une condition telle qu'il satisfasse à cette prescription pour ce qui concerne les éléments et l'équipement ayant une incidence sur les risques d'incendie.

- 2.4.2. Si le véhicule est propulsé par des moyens extérieurs, l'installation d'alimentation en carburant doit être remplie à 90 % au moins de sa capacité, soit avec du carburant, soit avec un liquide non inflammable possédant une densité et une viscosité voisines de celles du carburant normalement utilisé. Tous les autres circuits (réservoir de liquide des freins, radiateur, etc.) peuvent être vides.
- 2.4.3. Si le véhicule est propulsé par son moteur, le plein en carburant doit être fait au moins à 90 % de la capacité du réservoir. Le plein des autres liquides peut être fait.
- 2.4.4. Si le constructeur le demande, le service technique chargé des essais peut autoriser que le même véhicule utilisé pour les essais prévus par d'autres Règlements (y compris les essais pouvant affecter sa structure) le soit aussi pour ceux prévus par le présent Règlement.
- 2.5. *Vitesse d'impact*
La vitesse d'impact doit être comprise entre 48,3 km/h et 53,1 km/h. Toutefois, si l'essai a été effectué à une vitesse d'impact supérieure et si le véhicule a satisfait aux conditions requises, l'essai est considéré comme satisfaisant.
- 2.6. *Appareils de mesure*
L'appareil utilisé pour enregistrer la vitesse indiquée au paragraphe 2.5. ci-dessus doit permettre d'effectuer les mesures à 1 % près.
3. MÉTHODES D'ESSAIS ÉQUIVALENTES
- 3.1. Des méthodes d'essais équivalentes sont admises, pourvu que les conditions visées par le présent Règlement puissent être respectées, soit intégralement à l'aide de l'essai de remplacement, soit par calcul d'après les résultats de l'essai de remplacement.
- 3.2. Si une méthode autre que celle décrite au paragraphe 2. ci-dessus est utilisée, son équivalence devra être démontrée.

ANNEXE 4

PROCÉDURE D'ESSAI DE CHOC PAR L'ARRIÈRE

1. OBJET ET PORTÉE
- 1.1. Cet essai a pour objet de simuler les conditions d'un choc par l'arrière produit par un autre véhicule arrivant en marche.
2. INSTALLATIONS, PROCÉDURES ET APPAREILS DE MESURE
- 2.1. *Lieu d'essai*
L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour recevoir le système de propulsion de l'élément de frappe, et permettre le déplacement du véhicule heurté et l'installation de l'équipement nécessaire à l'essai. La partie où le choc et le déplacement du véhicule heurté ont lieu doit être horizontale, plane et avoir un coefficient de frottement d'au moins 0,5.
- 2.2. *Élément de frappe*
- 2.2.1. L'élément de frappe doit être en acier et de construction rigide.
- 2.2.2. La surface d'impact doit être plane, avoir une largeur d'au moins 2 500 mm, une hauteur de 800 mm, et ses arêtes doivent présenter un arrondi compris entre 40 et 50 mm de rayon. Elle doit être recouverte de contre-plaqué sur une épaisseur de 20 mm.
- 2.2.3. Au moment de l'impact, les conditions suivantes doivent être respectées :
- 2.2.3.1. la surface d'impact doit être verticale et perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule heurté;
- 2.2.3.2. la direction du mouvement de l'élément de frappe doit être sensiblement horizontale et parallèle au plan longitudinal médian du véhicule heurté;

- 2.2.3.3. l'écart latéral maximal admis entre la ligne médiane verticale de la surface de l'élément de frappe et le plan longitudinal médian du véhicule heurté est de 300 mm. En outre, la surface d'impact doit couvrir toute la largeur du véhicule heurté;
- 2.2.3.4. la distance, par rapport au sol, du bord inférieur de la surface d'impact doit être de 175 ± 25 mm.
- 2.3. *Propulsion de l'élément de frappe*
L'élément de frappe peut soit être fixé sur un chariot (barrière mobile), soit faire partie d'un pendule.
- 2.4. *Dispositions spéciales applicables lorsqu'il est fait usage d'une barrière mobile*
- 2.4.1. Si l'élément de frappe est fixé sur un chariot (barrière mobile) par un élément de retenue, celui-ci doit être rigide et non déformable pendant le choc; ce chariot doit pouvoir se déplacer librement au moment de l'impact et ne plus être soumis à l'action du dispositif de propulsion.
- 2.4.2. La vitesse d'impact doit être comprise entre 35 et 38 km/h.
- 2.4.3. La masse totale du chariot et de l'élément de frappe doit être de $1\ 100 \pm 20$ kg.
- 2.5. *Dispositions spéciales applicables lorsqu'il est fait usage d'un pendule*
- 2.5.1. La distance entre le centre de la surface d'impact et l'axe de rotation du pendule doit être d'au moins 5 m.
- 2.5.2. L'élément de frappe doit être suspendu librement par des bras rigides, fixés rigide-ment à celui-ci. Le pendule ainsi constitué doit être sensiblement indéformable pendant le choc.
- 2.5.3. Un dispositif d'arrêt doit être incorporé dans le pendule pour éviter tout impact secondaire de l'élément de frappe sur le véhicule à l'essai.
- 2.5.4. Au moment de l'impact, la vitesse du centre de percussion du pendule doit être comprise entre 35 et 38 km/h.
- 2.5.5. La masse réduite « m_r » au centre de percussion du pendule est définie en fonction de la masse totale « m », de la distance « a »* entre le centre de percussion et l'axe de rotation, et de la distance « l » entre le centre de gravité et l'axe de rotation, par la relation suivante :

$$m_r = m \cdot \frac{l}{a}$$

- 2.5.6. La masse réduite m_r doit être de $1\ 100 \pm 20$ kg.
- 2.6. *Dispositions générales relatives à la masse et à la vitesse de l'élément de frappe*
Si l'essai a été effectué à une vitesse d'impact supérieure à celles prescrites aux paragraphes 2.4.2. ou 2.5.4. et/ou avec une masse supérieure à celles prescrites aux paragraphes 2.4.3. ou 2.5.6., et si le véhicule a satisfait aux conditions requises, l'essai est considéré comme satisfaisant.
- 2.7. *Etat du véhicule lors de l'essai*
- 2.7.1. Le véhicule à l'essai doit être ou bien pourvu de tous les éléments et équipements normaux inclus dans son poids à vide en ordre de marche, ou bien être dans une condition telle qu'il satisfasse à cette prescription pour ce qui concerne les éléments et l'équipement ayant une incidence sur les risques d'incendie.
- 2.7.2. Le réservoir à carburant doit être rempli à 90 % au moins de sa capacité, soit avec du carburant, soit avec un liquide non inflammable possédant une densité et une viscosité voisines de celles du carburant normalement utilisé. Tous les autres circuits (réservoir de liquide des freins, radiateur, etc.) peuvent être vides.
- 2.7.3. Une vitesse peut être enclenchée et les freins peuvent être serrés.

* Il est rappelé que la distance « a » est égale à la longueur du pendule synchrone du pendule considéré.

- 2.7.4. Si le constructeur le demande, les dérogations suivantes sont admises :
- 2.7.4.1. le service technique chargé des essais peut autoriser que le même véhicule utilisé pour les essais prévus par d'autres Règlements (y compris les essais pouvant affecter sa structure) le soit aussi pour ceux prévus par le présent Règlement.
- 2.7.4.2. le véhicule peut être lesté, dans la limite de 10 % de son poids à vide en ordre de marche, avec des masses additionnelles, rigidement fixées à la structure et de façon à ne pas influencer sur le comportement de la structure de l'habitacle au cours de l'essai.
- 2.8. *Appareils de mesure*
Les appareils utilisés pour enregistrer la vitesse indiquée aux paragraphes 2.4.2. et 2.5.4. ci-dessus doivent être précis à 1 % près.
3. MÉTHODES D'ESSAIS ÉQUIVALENTES
- 3.1. Des méthodes d'essais équivalentes sont admises, pourvu que les conditions visées par le présent Règlement puissent être respectées, soit intégralement à l'aide de l'essai de remplacement, soit par calcul d'après les résultats de l'essai de remplacement.
- 3.2. Si une méthode autre que celle décrite au paragraphe 2. ci-dessus est utilisée, son équivalence devra être démontrée.

ANNEXE 5

ESSAIS RELATIFS AUX RÉSERVOIRS À CARBURANT EN MATIÈRE PLASTIQUE

1. **RÉSISTANCE AUX CHOC**
- 1.1. Le réservoir sera rempli à sa capacité nominale d'un mélange eau-glycol ou d'un autre liquide à bas point de congélation n'influant pas sur les caractéristiques du matériau du réservoir, puis il sera soumis à un essai de perforation.
- 1.2. Au cours de cet essai, la température du réservoir devra être de -40 ± 2 °C.
- 1.3. Un dispositif d'essai de choc à pendule sera utilisé pour l'essai. L'élément de frappe doit être en acier et avoir la forme d'une pyramide dont les faces sont des triangles équilatéraux et dont la base est un carré. Le sommet et les arêtes de cette pyramide doivent avoir un rayon de courbure de 3 mm. Le centre de percussion du pendule est confondu avec le centre de gravité de la pyramide; sa distance à l'axe de rotation du pendule est égale à 1 m. La masse totale du pendule réduite à son centre de percussion doit être de 15 kg. L'énergie du pendule au moment de l'impact doit être d'au moins 30 Nm (3,1 mkg) et aussi voisine que possible de cette valeur.
- 1.4. Les essais seront effectués sur les points du réservoir considérés comme vulnérables. Sont considérés comme vulnérables les points les plus exposés ou les plus faibles en fonction de la forme du réservoir et/ou de son installation sur le véhicule. Les points choisis par les laboratoires seront indiqués dans le procès-verbal d'essai.
- 1.5. Pendant l'essai, le réservoir est maintenu en place par les parties situées sur le ou les côtés opposés à la surface d'impact. L'essai ne devra pas causer de fuite.
- 1.6. Au gré du fabricant, les épreuves de choc pourront être effectuées toutes sur un même réservoir, ou individuellement sur des réservoirs différents.
2. **RÉSISTANCE MÉCANIQUE**
Le réservoir, dans les conditions prévues au paragraphe 6.1. du présent Règlement, subira un essai d'étanchéité et de résistance à la déformation. De l'eau à la température de 53 °C sera utilisée comme liquide d'essai pour remplir le réservoir à sa capacité nominale. Le réservoir sera soumis à une pression intérieure relative de 0,3 bar (0,3 kg/cm²) et à une température de 53 ± 2 °C pendant une durée de cinq heures. Au cours de l'essai, il ne devra se produire ni fuite, ni déchirure de l'enveloppe; toutefois, il pourra se produire des déformations permanentes.

3. PERMÉABILITÉ AU CARBURANT
 - 3.1. Pour l'essai de perméabilité, on utilisera comme carburant d'essai soit le carburant de référence visé à l'annexe 7 du Règlement n° 15, soit un carburant «super» du commerce.
 - 3.2. Avant l'essai, le réservoir sera rempli de carburant d'essai à 50 % de sa capacité nominale, puis entreposé, sans être fermé de manière étanche, à une température ambiante de $40^{\circ} \pm 2^{\circ}\text{C}$ jusqu'à ce que la perte de poids par unité de temps soit constante, mais sans dépasser quatre semaines (temps d'entreposage préalable).
 - 3.3. Le réservoir sera ensuite vidé et rempli à nouveau de carburant d'essai à 50 % de sa capacité nominale. Il sera alors fermé d'une manière étanche et entreposé à une température de $40 \pm 2^{\circ}\text{C}$. On compensera la différence de pression lorsque le contenu du réservoir aura atteint la température d'essai. Au cours de la période d'essai qui suivra, d'une durée de huit semaines, on déterminera la perte de poids due à la diffusion durant la période d'essai. On admettra comme perte moyenne maximale de carburant la valeur de 20 g par 24 heures de temps d'essai.
 - 3.4. Si la perte par diffusion est supérieure à la valeur indiquée au paragraphe 3.3. ci-dessus, on effectuera de nouveau l'essai décrit audit paragraphe, sur le même réservoir, pour déterminer la perte par diffusion à $23 \pm 2^{\circ}\text{C}$, dans des conditions inchangées par ailleurs.
4. RÉSISTANCE AU CARBURANT

Après l'essai mentionné au paragraphe 3 ci-dessus, le réservoir devra encore satisfaire aux exigences énoncées aux paragraphes 1. et 2.
5. RÉSISTANCE AU FEU

On soumettra le réservoir à l'épreuve suivante :

 - 5.1. Pendant une durée de deux minutes, le réservoir, fixé comme sur le véhicule, sera exposé à la flamme. Il ne devra pas s'échapper de carburant liquide du réservoir.
 - 5.2. Trois essais seront effectués sur des réservoirs différents. Pour chaque essai, le réservoir sera monté sur un support reproduisant aussi fidèlement que possible les conditions d'installation réelle. Le système de fixation du réservoir sur le support devra correspondre à celui prévu sur le véhicule. Il conviendra de tenir compte des pièces du véhicule qui protègent le réservoir contre l'exposition à la flamme ou qui influent d'une manière quelconque sur l'action du feu, ainsi que des éléments prévus montés sur le réservoir et des bouchons. Au cours de l'essai, toutes les ouvertures seront fermées, mais les dispositifs de mise à l'air libre devront rester en fonction. Immédiatement avant l'essai, le réservoir sera rempli de carburant prescrit à 50 % de sa capacité maximale.
 - 5.3. La flamme à laquelle sera exposé le réservoir sera obtenue par combustion, dans un bac, d'un carburant du commerce pour moteurs à essence (ci-après désigné sous le nom de «carburant»). La quantité de carburant versé dans ce bac devra être suffisante pour que la flamme, dans des conditions de combustion libre, dure au moins cinq minutes*.
 - 5.4. Les dimensions du bac devront être telles qu'elles permettent d'exposer à la flamme les côtés du réservoir. La longueur et la largeur du bac devront donc dépasser les dimensions du réservoir, en projection horizontale, d'au moins 20 cm, la différence ne devant pas, toutefois, excéder 50 cm. Les parois latérales du bac ne devront pas s'élever à plus de 8 cm au-dessus du niveau du carburant.
 - 5.5. Le bac rempli de carburant sera placé sous le réservoir, de telle manière que la distance entre le niveau du carburant et le fond du réservoir soit égale à la garde au sol prévue du réservoir sur le véhicule lorsque celui-ci est à vide, en ordre de marche (voir paragraphe 2.5. du présent Règlement). Le bac devra pouvoir être déplacé librement.

* Des essais ont démontré que la quantité de carburant nécessaire à cette fin est de 15 l/m² de surface du bac.

- 5.6. Au cours de la phase C de l'essai, le bac sera recouvert d'une grille placée à 2 cm au-dessus du niveau du carburant. La grille sera faite d'un matériau réfractaire d'une épaisseur de 7 cm. Elle devra comporter des trous de 15 mm × 30 mm, dont la surface totale sera égale à 60 % de la surface du liquide contenu dans le bac.
- 5.7. Si l'essai est effectué en plein air, on devra prévoir une protection suffisante contre le vent.
- 5.8. L'essai comporte quatre phases (voir appendice) :
- 5.8.1. Phase A : combustion préalable (figure 1)
Le carburant dans le bac est mis à feu à 3 m de distance au moins du réservoir essayé. Après un temps de combustion préalable de 60 secondes, on amène le bac sous le réservoir.
- 5.8.2. Phase B : exposition directe à la flamme (figure 2)
Pendant 60 secondes, on expose le réservoir à la flamme du carburant brûlant librement.
- 5.8.3. Phase C : exposition indirecte à la flamme (figure 3)
Aussitôt terminée la phase B, on place la grille entre le bac de combustion et le réservoir. Le réservoir est alors exposé à cette flamme réduite pendant une autre période de 60 secondes.
- 5.8.4. Phase D : fin de l'essai (figure 4)
Le bac de combustion recouvert de la grille est ramené à sa position initiale (phase A). Si, en fin d'essai, le réservoir est enflammé, on procède à l'extinction immédiate de celui-ci.
- 5.9. L'essai sera considéré comme satisfaisant s'il ne s'échappe pas de carburant liquide du réservoir.
6. RÉSISTANCE AUX HAUTES TEMPÉRATURES
- 6.1. Le support utilisé pour l'essai devra tenir compte des conditions d'installation sur le véhicule, y compris le fonctionnement de l'évent du réservoir.
- 6.2. Le réservoir, rempli à 50 % de sa capacité nominale d'eau à 20 °C, sera soumis à une exposition d'une heure à une température ambiante de 95 ± 2 °C.
- 6.3. L'essai sera considéré comme satisfaisant si, après celui-ci, le réservoir ne présente ni fuites ni déformations importantes.
7. MARQUAGE DU RÉSERVOIR
La marque de fabrique ou de commerce doit être apposée sur le réservoir; elle sera indélébile et nettement lisible sur le réservoir lorsque celui-ci est monté sur le véhicule.

ANNEXE 5 — Appendice
 ESSAI DE RÉSISTANCE AU FEU

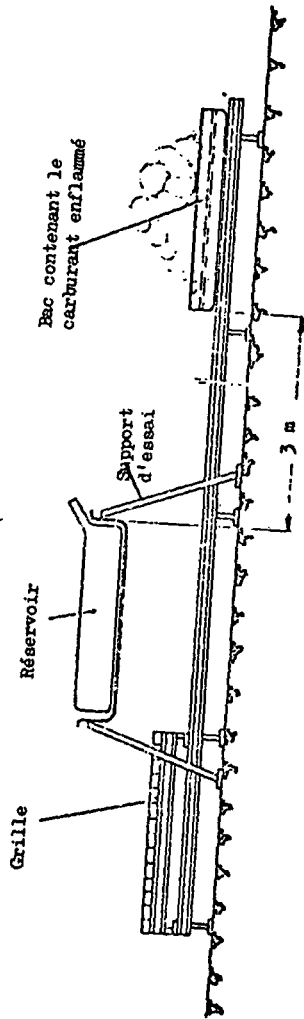


Figure 1. Phase A : Combustion préalable

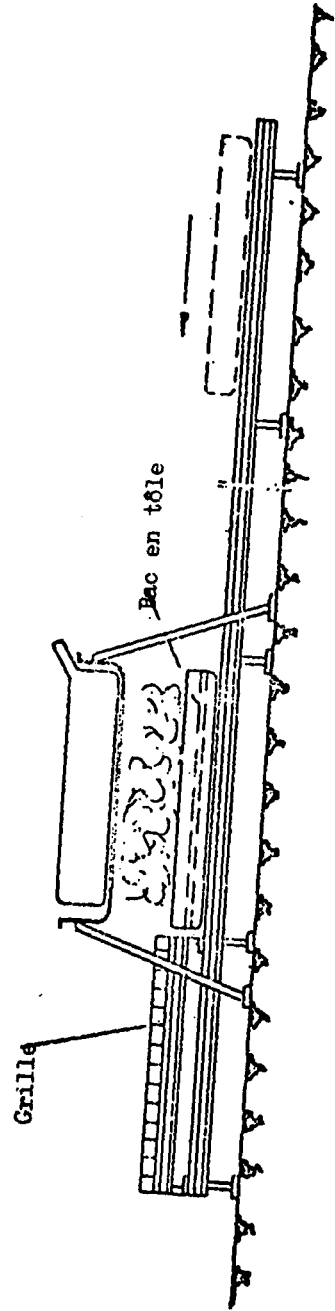


Figure 2. Phase B : Exposition directe à la flamme

ANNEXE 5 — Appendice

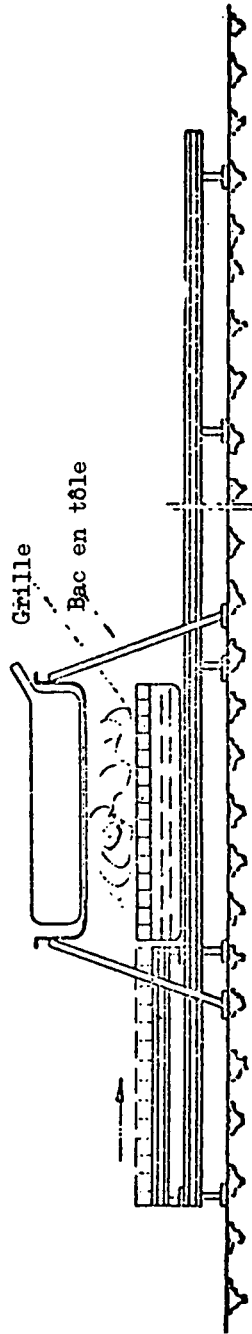


Figure 3. Phase C : Exposition indirecte à la flamme

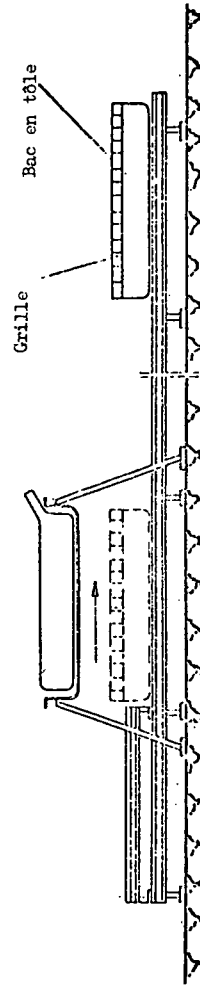


Figure 4. Phase D : Fin de l'essai

Textes authentiques du Règlement : anglais et français.

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1975.

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande¹ concernant l'application à Berlin-Ouest de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève le 20 mars 1958²

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent faire remarquer que [la République démocratique allemande n'est pas partie] à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³, qui a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des États-Unis d'Amérique, et [n'a] donc pas compétence pour interpréter de façon autorisée les dispositions de cet Accord.

«L'Accord quadripartite n'impose à la République fédérale d'Allemagne aucune obligation d'user d'une terminologie particulière lorsqu'elle étend aux secteurs occidentaux de Berlin des traités ou accords auxquels elle a adhéré; cet Accord n'affecte pas non plus la terminologie utilisée dans le passé.

«Le recours par la République fédérale d'Allemagne à la terminologie indiquée dans [la communication à laquelle] il est fait référence ci-dessus ne peut en aucune manière affecter en quoi que ce soit les accords et décisions quadripartites concernant Berlin.

«En conséquence, la validité de la déclaration de Berlin faite par la République fédérale d'Allemagne n'est pas affectée par l'utilisation de cette terminologie.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications de la même nature émanant d'Etats qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'impliquerait pas que la position de ces Gouvernements en la matière aurait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 950, n° A-4789.

² *Ibid.*, vol. 335, p. 211.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 6465. CONVENTION ON THE HIGH SEAS. DONE AT GENEVA ON 29 APRIL 1958¹

DECLARATION relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic,² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to point out that the German Democratic Republic is not a party to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971,³ which was concluded in Berlin by the Governments of the French Republic, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America, and is not therefore competent to comment authoritatively on its provisions.

“The above-referred-to communication contains an incomplete and therefore misleading reference to the Quadripartite Agreement. In this connection the Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to draw attention to the fact that the provision of the Quadripartite Agreement referred to in the communication states that “the ties between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany will be maintained and developed, taking into account that these Sectors continue not to be a constituent part of the Federal Republic of Germany and not to be governed by it.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications containing incomplete and misleading references to provisions of the Quadripartite Agreement from States which are not signatories to that Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 6 to 10, as well as annex A in volumes 751, 752, 767, 771, 786, 807, 814, 883, 896, 897, 901, 905, 907, 917, 943, 952 and 968.

² *Ibid.*, vol. 905, p. 80. The declaration by the German Democratic Republic, received by the Secretary-General of the United Nations on 27 September 1973, reads as follows:

[TRANSLATION]

In respect of the application of the Convention on the High Seas to Berlin (West), the German Democratic Republic takes note of the Declaration on this matter made by the Federal Republic of Germany, with the reservation that the provisions of this Convention are to be applied to Berlin (West) in accordance with the Quadripartite Agreement of 3 September 1971 between the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America and the French Republic according to which Berlin (West) is not a part of the Federal Republic of Germany and may not be governed by it.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

N° 6465. CONVENTION SUR LA HAUTE MER. FAITE À GENÈVE LE 29 AVRIL 1958¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande², concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent faire remarquer que la République démocratique allemande n'est pas partie à l'Accord quadripartite qui a été conclu à Berlin le 3 septembre 1971³ par les Gouvernements de la France, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des Etats-Unis d'Amérique et n'a donc pas compétence pour interpréter de façon autorisée les dispositions de cet Accord.

«La communication à laquelle il est fait référence contient une référence incomplète et donc trompeuse à l'Accord quadripartite. A cet égard, les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent appeler l'attention sur le fait que la disposition de l'Accord quadripartite à laquelle il est fait référence dans la communication stipule que « les liens entre les secteurs occidentaux de Berlin et la République fédérale d'Allemagne seront maintenus et développés compte tenu de ce que ces secteurs continuent de ne pas être un élément constitutif de la République fédérale d'Allemagne et de n'être pas gouvernés par elle.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications comportant des références incomplètes et trompeuses à certaines dispositions de l'Accord quadripartite par des Etats qui ne sont pas signataires de cet Accord. Ceci n'impliquerait pas que la position de ces Gouvernements en la matière ait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, p. 11; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 6 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 751, 752, 767, 771, 786, 807, 814, 883, 896, 897, 901, 905, 907, 917, 943, 952 et 968.

² *Ibid.*, vol. 905, p. 80. La déclaration de la République démocratique allemande, reçue par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le 27 décembre 1973, est ainsi conçue :

[TRADUCTION]

En ce qui concerne l'application de la Convention sur la haute mer à Berlin-Ouest, la République démocratique allemande prend connaissance de la déclaration de la République fédérale d'Allemagne sur ce point en formulant néanmoins la réserve que l'application des dispositions de ladite Convention à Berlin-Ouest va à l'encontre de l'Accord quadripartite conclu entre les Gouvernements de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des Etats-Unis d'Amérique et de la France en date du 3 septembre 1971 aux termes duquel Berlin-Ouest ne fait pas partie de la République fédérale d'Allemagne et ne doit pas être gouverné par elle.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 7310. VIENNA CONVENTION ON DIPLOMATIC RELATIONS. DONE AT VIENNA ON 18 APRIL 1961¹

OBJECTION to the reservation made by Bahrain,² upon accession, in respect of article 27(3) of the Convention

Notification received on:

7 July 1975

HUNGARY

“The reservation made by the Government of Bahrain to article 27, paragraph 3, of the 1961 Vienna Convention on Diplomatic Relations is contrary to the principle of the inviolability of the diplomatic bag which is generally recognized in the international practice, and is incompatible with the objectives of the Convention.

“Therefore, the Hungarian People’s Republic does not recognize this reservation as valid.”

Registered ex officio on 7 July 1975.

DECLARATION relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics on 12 September 1974³ concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

[*For the text of an identical declaration, see p. 231 of this volume.*]

DECLARATION relating to the declaration made by the Ukrainian Soviet Socialist Republic on 19 September 1974⁴ concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

[*For the text of an identical declaration, see p. 231 of this volume.*]

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 500, p. 95; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7 to 11, as well as annex A of volumes 751, 754, 755, 760, 771, 778, 785, 790, 798, 808, 823, 825, 826, 832, 836, 843, 848, 850, 851, 856, 861, 865, 866, 871, 891, 905, 939, 940, 942, 943, 949, 950 and 958.

² *Ibid.*, vol. 798, p. 341.

³ *Ibid.*, vol. 949, No. A-7310.

⁴ *Ibid.*, vol. 950, No. A-7310.

N° 7310. CONVENTION DE VIENNE SUR LES RELATIONS DIPLOMATIQUES. FAITE À VIENNE LE 18 AVRIL 1961¹

OBJECTION à la réserve formulée par Bahreïn², lors de l'adhésion, à l'égard de l'article 27, paragraphe 3, de la Convention

Notification reçue le :

7 juillet 1975

HONGRIE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

La réserve du Gouvernement bahreïnite au paragraphe 3 de l'article 27 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques de 1961 est contraire au principe de l'inviolabilité de la valise diplomatique, qui est généralement admis dans la pratique internationale et est incompatible avec les objectifs de la Convention.

En conséquence, la République populaire hongroise considère que cette réserve n'est pas valable.

Enregistré d'office le 7 juillet 1975.

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974³ par l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

[Pour le texte d'une déclaration identique, voir p. 233 du présent volume.]

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 19 septembre 1974⁴ par la République socialiste soviétique d'Ukraine concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

[Pour le texte d'une déclaration identique, voir p. 233 du présent volume.]

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 500, p. 95; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 7 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 751, 754, 755, 760, 771, 778, 785, 790, 798, 808, 823, 825, 826, 832, 836, 843, 848, 850, 851, 856, 861, 865, 866, 871, 891, 905, 939, 940, 942, 943, 949, 950 et 958.

² *Ibid.*, vol. 798, p. 341.

³ *Ibid.*, vol. 949, n° A-7310.

⁴ *Ibid.*, vol. 950, n° A-7310.

No. 7401. CONVENTION FOR THE ESTABLISHMENT OF A EUROPEAN ORGANISATION FOR THE DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION OF SPACE VEHICLE LAUNCHERS. DONE AT LONDON ON 29 MARCH 1962¹

N° 7401. CONVENTION PORTANT CRÉATION D'UNE ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA MISE AU POINT ET LA CONSTRUCTION DE LANCEURS D'ENGINS SPATIAUX. FAITE À LONDRES LE 29 MARS 1962¹

DENUNCIATION

Notification received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

30 September 1974

AUSTRALIA

(With effect from 1 January 1975.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

DÉNONCIATION

Notification reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le :

30 septembre 1974

AUSTRALIE

(Avec effet au 1^{er} janvier 1975.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

No. 7408. AGREEMENT ESTABLISHING THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK. DONE AT KHARTOUM ON 4 AUGUST 1963²

N° 7408. ACCORD PORTANT CRÉATION DE LA BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT. FAIT À KHARTOUM LE 4 AOÛT 1963²

ACCESSION

Instrument deposited on:

30 June 1975

EQUATORIAL GUINEA

(With effect from 30 June 1975.)

Registered ex officio on 30 June 1975.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

30 juin 1975

GUINÉE ÉQUATORIALE

(Avec effet au 30 juin 1975.)

Enregistré d'office le 30 juin 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 507, p. 177, and annex A in volumes 605, 656 and 700.

² *Ibid.*, vol. 510, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7 to 9 and 11, as well as annex A in volumes 789, 818, 831, 853, 883, 907 and 966.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 507, p. 177, et annexe A des volumes 605, 656 et 700.

² *Ibid.*, vol. 510, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 7 à 9 et 11, ainsi que l'annexe A des volumes 789, 818, 831, 853, 883, 907 et 966.

No. 7525. CONVENTION ON CONSENT TO MARRIAGE, MINIMUM AGE FOR MARRIAGE AND REGISTRATION OF MARRIAGES. OPENED FOR SIGNATURE AT NEW YORK ON 10 DECEMBER 1962¹

DECLARATION relating to the declaration made upon accession by the German Democratic Republic,² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States wish to point out that the [German Democratic Republic is not a party] to the Quadripartite Agreement of 3 September 1971,³ which was concluded in Berlin by the Governments of the French Republic, the Union of the Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, and [is] not therefore competent to comment authoritatively on its provisions.

“The Quadripartite Agreement does not impose any requirement regarding terminology to be used by the Federal Republic of Germany when extending to the Western Sectors of Berlin treaties or agreements to which it has become a party nor, of course, does the Agreement affect terminology used in the past.

“In any case the use by the Federal Republic of Germany of the terminology mentioned in the [communication] under reference can in no way affect quadripartite agreements or decisions relating to Berlin.

“Consequently the validity of the Berlin Declaration made by the Federal Republic of Germany is unaffected by the use of this terminology.

“The Governments of France, the United Kingdom and the United States do not consider it necessary to respond to any further communications of a similar nature by States which are not signatories to the Quadripartite Agreement. This should not be taken to imply any change in the position of those Governments in this matter.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 521, p. 231; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7, and 9 to 11, as well as annex A in volumes 789, 943 and 951.

² *Ibid.*, vol. 943, p. No. A-7525.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

N° 7525. CONVENTION SUR LE CONSENTEMENT AU MARIAGE, L'ÂGE MINIMUM DU MARIAGE ET L'ENREGISTREMENT DES MARIAGES. OUVERTE À LA SIGNATURE À NEW YORK LE 10 DÉCEMBRE 1962¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de l'adhésion par la République démocratique allemande², concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis souhaitent faire remarquer que [la République démocratique allemande n'est pas partie] à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³, qui a été conclu à Berlin par les Gouvernements de la République française, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des Etats-Unis d'Amérique, et [n'a] donc pas compétence pour interpréter de façon autorisée les dispositions de cet Accord.

«L'Accord quadripartite n'impose à la République fédérale d'Allemagne aucune obligation d'user d'une terminologie particulière lorsqu'elle étend aux secteurs occidentaux de Berlin des traités ou accords auxquels elle a adhéré; cet Accord n'affecte pas non plus la terminologie utilisée dans le passé.

«Le recours par la République fédérale d'Allemagne à la terminologie indiquée dans [la communication à laquelle] il est fait référence ci-dessus ne peut en aucune manière affecter en quoi que ce soit les accords et décisions quadripartites concernant Berlin.

«En conséquence, la validité de la déclaration de Berlin faite par la République fédérale d'Allemagne n'est pas affectée par l'utilisation de cette terminologie.

«Les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis n'estiment pas nécessaire de répondre à d'autres communications de la même nature émanant d'Etats qui ne sont pas signataires de l'Accord quadripartite. Ceci n'impliquerait pas que la position de ces Gouvernements en la matière aurait changé en quoi que ce soit.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 521, p. 231; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 7 et 9 à 11 ainsi que l'annexe A des volumes 789, 943 et 951.

² *Ibid.*, vol. 943, n° A-7525.

³ *Ibid.*, vol. 880, p. 115.

No. 8012. CUSTOMS CONVENTION CONCERNING WELFARE MATERIAL FOR SEAFARERS. DONE AT BRUSSELS ON 1 DECEMBER 1964¹

APPLICATION in respect of Liechtenstein

Notification received by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council on:

13 June 1975

SWITZERLAND

(With effect from 13 September 1975.)

Certified statement was registered by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council, acting on behalf of the Parties, on 30 June 1975.

N° 8012. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU MATÉRIEL DE BIEN-ÊTRE DESTINÉ AUX GENS DE MER. FAITE À BRUXELLES LE 1^{ER} DÉCEMBRE 1964¹

APPLICATION à l'égard du Liechtenstein

Notification reçue par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière le :

13 juin 1975

SUISSE

(Avec effet au 13 septembre 1975.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière, agissant au nom des Parties, le 30 juin 1975.

No. 8564. CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC. SIGNED AT LONDON ON 9 APRIL 1965²

ACCESSION

Instrument deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on:

20 June 1975

AUSTRIA

(With effect from 19 August 1975.)

Certified statement was registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 30 June 1975.

N° 8564. CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL. SIGNÉE À LONDRES LE 9 AVRIL 1965²

ADHÉSION

Instrument déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le :

20 juin 1975

AUTRICHE

(Avec effet au 19 août 1975.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 30 juin 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 550, p. 133; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 8 to 11, as well as annex A in volumes 764, 797, 960 and 970.

² *Ibid.*, vol. 591, p. 265; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 8 to 10, as well as annex A in volumes 751, 786, 828, 843, 850, 885, 891 and 961.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 550, p. 133; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 8 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 764, 797, 960 et 970.

² *Ibid.*, vol. 591, p. 265; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 8 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 751, 786, 828, 843, 850, 885, 891 et 961.

No. 8940. EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR). DONE AT GENEVA ON 30 SEPTEMBER 1957¹

DECLARATION relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics, on 12 September 1974,² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

“In a communication to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics which is an integral part (Annex IV, A) of the Quadripartite Agreement of 3 September 1971,³ the Governments of France, the United Kingdom and the United States confirmed that, provided that matters of security and status are not affected and provided that extension is specified in each case, international agreements and arrangements entered into by the Federal Republic of Germany may be extended to the Western Sectors of Berlin in accordance with established procedures. For its part, the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, in a communication to the Governments of France, the United Kingdom and the United States which is similarly an integral part (Annex IV, B) of the Quadripartite Agreement of 3 September 1971, affirmed that it would raise no objection to such extension.

“The Quadripartite Agreement does not impose any requirement regarding terminology to be used by the Federal Republic of Germany when extending to the Western Sectors of Berlin such international agreements or arrangements nor, of course, does the Quadripartite Agreement affect terminology used in the past.

“In any case, the use by the Federal Republic of Germany of the terminology mentioned in the [Note] under reference can in no way affect quadripartite agreements or decisions relating to Berlin.

“Consequently, the validity of the Berlin Declaration made by the Federal Republic of Germany is unaffected by the use of this terminology and the application to the Western Sectors of Berlin of the [instrument] mentioned in the above listed [document] continues in full force and effect.”

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 619, p. 77; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 9 and 11, as well as annex A in volumes 774, 779, 827, 828, 848, 883, 892, 905, 907, 920, 921, 926, 940, 943, 951 and 966.

² The declaration by the Union of Soviet Socialist Republics, received by the Secretary-General of the United Nations on 12 September 1974, reads as follows:

[TRANSLATION]

The Soviet Union shares the view expressed in the communications from the German Democratic Republic concerning the action by the Federal Republic of Germany in extending to “Land Berlin”, the European Agreement of 30 September 1957 concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, . . . Berlin (West) has never been a “Land of the Federal Republic of Germany”, does not form part of the Federal Republic of Germany and is not governed by it. This fact was reaffirmed and given legal effect in the Quadripartite Agreement of 3 September 1971. The declarations by the Federal Republic of Germany extending international agreements to “Land Berlin” are regarded and will continue to be regarded by the Soviet Union as having no legal effect.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

N° 8940. ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR). FAIT À GENÈVE LE 30 SEPTEMBRE 1957¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974² par l'Union des Républiques socialistes soviétiques, concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

«Dans une communication au Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques qui fait partie intégrante (annexe IV, A) de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971³, les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis ont confirmé que, à condition que les questions de sécurité et de statut ne soient pas affectées, et conformément aux procédures établies, les accords et arrangements internationaux conclus par la République fédérale d'Allemagne pourraient être étendus aux secteurs occidentaux de Berlin à condition que l'extension de ces accords et arrangements soit précisée dans chaque cas. De son côté le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, dans une communication adressée aux Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis, qui fait de la même manière partie intégrante (annexe IV, B) de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971, a affirmé qu'il n'élèverait pas d'objection contre des extensions prononcées dans de telles conditions.

«L'Accord quadripartite n'impose pas à la République fédérale d'Allemagne l'obligation d'user d'une terminologie particulière lorsqu'elle étend aux secteurs occidentaux de Berlin de tels traités ou accords; l'Accord quadripartite n'affecte pas non plus la terminologie utilisée dans le passé.

«Le recours par la République fédérale d'Allemagne à la terminologie indiquée dans [la note à laquelle] il est fait référence ci-dessus ne peut en aucune manière affecter en quoi que ce soit les accords et décisions quadripartites concernant Berlin.

«En conséquence la validité de la déclaration sur Berlin faite par la République fédérale d'Allemagne n'est pas affectée par l'utilisation de cette terminologie et l'application dans les secteurs occidentaux de Berlin [de l'Accord auquel] il est fait référence ci-dessus demeure en pleine vigueur et effet.»

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 619, p. 77; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 9 et 11, ainsi que l'annexe A des volumes 774, 779, 827, 828, 848, 883, 892, 905, 907, 920, 921, 926, 940, 943, 951 et 966.

² La déclaration de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, reçue par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le 12 septembre 1974, est ainsi conçue :

[TRADUCTION]

L'Union soviétique partage le point de vue exposé dans les communications de la République démocratique allemande au sujet de l'extension par la République fédérale d'Allemagne de l'application au «Land de Berlin» . . . de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, . . . Berlin-Ouest n'a jamais été un «Land de la République fédérale d'Allemagne», ne fait pas partie de la République fédérale d'Allemagne, et n'est pas régi par elle. Ce fait a été réaffirmé et entériné par l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971. Les déclarations de la République fédérale d'Allemagne concernant l'application d'accords internationaux au «Land de Berlin» sont considérées et continueront à être considérées par l'Union soviétique comme n'ayant aucune valeur juridique.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 880, p. 115.

No. 9262. INTERNATIONAL COFFEE AGREEMENT, 1968. OPEN FOR SIGNATURE AT NEW YORK FROM 18 TO 31 MARCH 1968¹

N° 9262. ACCORD INTERNATIONAL DE 1968 SUR LE CAFÉ. OUVERT À LA SIGNATURE A NEW YORK DU 18 AU 31 MARS 1968¹

ACCESSION to the Agreement as extended with modifications until 30 September 1975 by Resolution No. 264 of the International Coffee Council²

ADHÉSION à l'Accord tel que prorogé avec modifications jusqu'au 30 septembre 1975 par résolution n° 264 du Conseil international du café²

Instrument deposited on:

Instrument déposé le :

8 July 1975

8 juillet 1975

IRELAND

IRLANDE

(With effect from 8 July 1975.)

(Avec effet au 8 juillet 1975.)

Registered ex officio on 8 July 1975.

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 647, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 9 to 11, as well as annex A in volumes 861, 893, 901, 912, 914, 924, 925, 926, 934, 936, 939, 944, 945, 948, 949, 950, 959, 962, 971 and 972.

² *Ibid.*, vol. 893, p. 350.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 647, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 9 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 861, 893, 901, 912, 914, 924, 925, 926, 934, 936, 939, 944, 945, 948, 949, 950, 959, 962, 971 et 972.

² *Ibid.*, vol. 893, p. 357.

No. 9464. INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ELIMINATION OF ALL FORMS OF RACIAL DISCRIMINATION. OPENED FOR SIGNATURE AT NEW YORK ON 7 MARCH 1966¹

DECLARATION relating to the declaration made by the Union of Soviet Socialist Republics on 12 September 1974² concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

[*For the text of an identical declaration, see p. 231 of this volume.*]

DECLARATION relating to the declaration made by the Ukrainian Soviet Socialist Republic on 19 September 1974³ concerning application to Berlin (West)

Received on:

8 July 1975

FRANCE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

[*For the text of an identical declaration, see p. 231 of this volume.*]

Registered ex officio on 8 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 660, p. 195; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 10 and 11, as well as annex A in volumes 751, 752, 759, 763, 771, 774, 778, 786, 790, 797, 799, 802, 813, 814, 819, 820, 823, 825, 829, 834, 842, 846, 848, 850, 854, 857, 861, 883, 893, 905, 907, 917, 937, 940, 941, 943, 949, 950 and 959.

² *Ibid.*, vol. 949, No. A-9464.

³ *Ibid.*, vol. 950, No. A-9464.

N° 9464. CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'ÉLIMINATION DE TOUTES LES FORMES DE DISCRIMINATION RACIALE. OUVERTE À LA SIGNATURE À NEW YORK LE 7 MARS 1966¹

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 12 septembre 1974² par l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

[*Pour le texte d'une déclaration identique, voir p. 233 du présent volume.*]

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée le 19 septembre 1974³ par la République socialiste soviétique d'Ukraine concernant l'application à Berlin-Ouest

Reçue le :

8 juillet 1975

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

[*Pour le texte d'une déclaration identique, voir p. 233 du présent volume.*]

Enregistré d'office le 8 juillet 1975.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 660, p. 195; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 10 et 11, ainsi que l'annexe A des volumes 751, 752, 759, 763, 771, 774, 778, 786, 790, 797, 799, 802, 813, 814, 819, 820, 823, 825, 829, 834, 842, 846, 848, 850, 854, 857, 861, 883, 893, 905, 907, 917, 937, 940, 941, 943, 949, 950 et 959.

² *Ibid.*, vol. 949, n° A-9464.

³ *Ibid.*, vol. 950, n° A-9464.

No. 9884. CUSTOMS CONVENTION ON THE TEMPORARY IMPORTATION OF SCIENTIFIC EQUIPMENT. DONE AT BRUSSELS ON 11 JUNE 1968¹

N° 9884. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE À L'IMPORTATION TEMPORAIRE DE MATÉRIEL SCIENTIFIQUE. FAITE À BRUXELLES LE 11 JUIN 1968¹

APPLICATION in respect of Liechtenstein

Notification received by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council on:

13 June 1975

SWITZERLAND

(With effect from 13 September 1975.)

Certified statement was registered by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council, acting on behalf of the Parties, on 30 June 1975.

APPLICATION à l'égard du Liechtenstein

Notification reçue par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière le :

13 juin 1975

SUISSE

(Avec effet au 13 septembre 1975.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière, agissant au nom des Parties, le 30 juin 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 690, p. 97; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 10 and 11, as well as annex A in volumes 751, 754, 759, 764, 770, 774, 789, 798, 814, 818, 822, 841, 850, 868, 899, 917, 948, 955 and 970.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 690, p. 97; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 10 et 11, ainsi que l'annexe A des volumes 751, 754, 759, 764, 770, 774, 789, 798, 814, 818, 822, 841, 850, 868, 899, 917, 948, 955 et 970.

No. 11650. CUSTOMS CONVENTION ON THE TEMPORARY IMPORTATION OF PEDAGOGIC MATERIAL. DONE AT BRUSSELS ON 8 JUNE 1970¹

N° 11650. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE À L'IMPORTATION TEMPORAIRE DE MATÉRIEL PÉDAGOGIQUE. CONCLUE À BRUXELLES LE 8 JUIN 1970¹

ACCESSION

Instrument deposited with the Secretary-General of the Customs Co-operation Council on:

3 June 1975

PORTUGAL

(With effect from 3 September 1975.)

APPLICATION in respect of Liechtenstein

Notification received by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council on:

13 June 1975

SWITZERLAND

(With effect from 13 September 1975.)

Certified statements were registered by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council, acting on behalf of the Parties, on 30 June 1975.

ADHÉSION

Instrument déposé auprès du Secrétaire général du Conseil de coopération douanière le :

3 juin 1975

PORTUGAL

(Avec effet au 3 septembre 1975.)

APPLICATION à l'égard du Liechtenstein

Notification reçue par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière le :

13 juin 1975

SUISSE

(Avec effet au 13 septembre 1975.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière, agissant au nom des Parties, le 30 juin 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 817, p. 313, and annex A in volumes 822, 825, 841, 846, 849, 856, 868, 885, 899, 913, 917 and 962.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 817, p. 313, et annexe A des volumes 822, 825, 841, 846, 849, 856, 868, 885, 899, 913, 917 et 962.

No. 12538. SECOND SUPPLY AGREEMENT — FIVE-YEAR CONTRACT FOR THE TRANSFER OF ENRICHED URANIUM FOR A RESEARCH REACTOR IN INDONESIA — BETWEEN THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, INDONESIA AND THE UNITED STATES OF AMERICA. SIGNED AT VIENNA ON 14 SEPTEMBER 1972¹

AMENDMENT² TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT VIENNA ON 19 NOVEMBER 1974 AND 4 AND 7 APRIL 1975

November 19, 1974

Dear Mr. Director General:

I refer to the five-year contract for the transfer of enriched uranium for a research reactor in Indonesia, referred to below as the "Supply Agreement", concluded on September 14, 1972,¹ between the International Atomic Energy Agency and the Governments of the United States of America and Indonesia, the text of which is set forth in document INF/CIRC/136/Add.I.

Now, the Mission has been requested to inform you that the Government of the United States of America proposes that the Supply Agreement be amended to provide that Indonesia may purchase the fuel material, referred to in Article I, directly from the manufacturer.

The U.S. Atomic Energy Commission has made available to the manufacturer, the General Atomics Corporation, San Diego, California, special nuclear material sufficient to fulfill the commitment under Section 3.C and has received from the General Atomics Corporation payment therefor. Consequently, the U.S. Atomic Energy Commission agrees that Indonesia, acting for and on behalf of the Agency, may arrange with the General Atomics Corporation for the manufacture and delivery of the fuel material, and make payment directly to the manufacturer.

If this proposal is acceptable to the Agency and to the Government of Indonesia, please so indicate by arranging for signature below by appropriate officials and returning two fully-signed copies of this letter, which will constitute an amendment to the Second Supply Agreement, including agreement by all three parties that the commitment of the United States of America to supply material pursuant to Section 3.C has been fulfilled.

Sincerely,

[Signed]
DWIGHT J. PORTER
Resident Representative

Dr. Sigvard Eklund
Director General
International Atomic Energy Agency
Vienna

Accepted:

For the International
Atomic Energy Agency:

By: [Signed — Signé]³
Title: Director General

Date: 7 April 1975

For the Government
of Indonesia:

[Signed]
By: ABDULLAH KAMIL
Title: Resident Representative
of the Republic of Indonesia
to the IAEA
Date: April 4, 1975

Authentic text: English.

Registered by the International Atomic Energy Agency on 16 July 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 874, p. 83.

² Came into force on 7 April 1975 by signature.

³ Signed by Sigvard Eklund — Signé par Sigvard Eklund.

{TRADUCTION¹ — TRANSLATION²}

N° 12538. DEUXIÈME ACCORD DE FOURNITURE — *CONTRAT D'UNE DURÉE DE CINQ ANS POUR LA CESSION D'URANIUM ENRICHI DESTINÉ À UN RÉACTEUR DE RECHERCHE INDONÉSIE* — ENTRE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE, L'INDONÉSIE ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE. SIGNÉ À VIENNE LE 14 SEPTEMBRE 1972³

AVENANT⁴ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À VIENNE LE 19 NOVEMBRE 1974 ET LES 4 ET 7 AVRIL 1975

Le 19 novembre 1974

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de me référer au contrat de cinq ans pour la cession d'uranium enrichi destiné à un réacteur de recherche indonésien, ci-après dénommé l'«Accord de fourniture», qui a été conclu le 14 septembre 1972³ entre l'Agence internationale de l'énergie atomique, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement indonésien. Le texte de cet Accord est reproduit dans le document INFCIRC/136Add.1.

La Mission des Etats-Unis a été chargée de vous faire connaître que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique propose de modifier l'Accord de fourniture en stipulant que l'Indonésie peut acheter directement au fabricant le combustible mentionné à l'article premier.

La Commission de l'énergie atomique des Etats-Unis a mis à la disposition du fabricant, qui est la General Atomic Corporation, située à San Diego, en Californie, suffisamment de matières nucléaires spéciales pour remplir l'engagement qu'elle a pris à l'alinéa c du paragraphe 3, et en a reçu le paiement de la General Atomic Corporation. En conséquence, la Commission de l'énergie atomique des Etats-Unis accepte que l'Indonésie, agissant pour le compte et au nom de l'Agence, s'entende avec la General Atomic Corporation au sujet de la fabrication et de la livraison du combustible, et qu'elle le paie directement au fabricant.

Si l'Agence et le Gouvernement indonésien acceptent cette proposition, veuillez l'indiquer en faisant apposer la signature de représentants habilités et en renvoyant deux copies dûment signées de la présente lettre, laquelle portera modification du Deuxième accord de fourniture et vaudra reconnaissance par les trois parties que les Etats-Unis d'Amérique ont rempli leur engagement de fournir des matières pris à l'alinéa c du paragraphe 3.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, les assurances de ma très haute considération.

[Signé]
DWIGHT J. PORTER
Représentant permanent

Monsieur Sigvard Eklund
Directeur général
Agence internationale de l'énergie atomique
Vienne

¹ Traduction fournie par l'Agence internationale de l'énergie atomique.

² Translation supplied by the International Atomic Energy Agency.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 874, p. 83.

⁴ Entré en vigueur le 7 avril 1975 par la signature.

Lu et approuvé :

Pour l'Agence internationale
de l'énergie atomique :

Par : [SIGVARD EKLUND]
Titre : Directeur général

Date : 7 avril 1975

Pour le Gouvernement
de l'Indonésie :

[Signé]
Par : ABDULLAH KAMIL
Titre : Représentant résident
de la République d'Indonésie
auprès de l'Agence
Date : 4 avril 1975

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Agence internationale de l'énergie atomique le 16 juillet 1975.

No. 12652. INTERNATIONAL COCOA AGREEMENT, 1972. CONCLUDED AT GENEVA ON 21 OCTOBER 1972¹

N° 12652. ACCORD INTERNATIONAL DE 1972, SUR LE CACAO. CONCLU À GENÈVE LE 21 OCTOBRE 1972¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

30 June 1975

VENEZUELA

(With provisional effect from 30 June 1975.)

Registered ex officio on 30 June 1975.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

30 juin 1975

VENEZUELA

(Avec effet provisoire au 30 juin 1975.)

Enregistré d'office le 30 juin 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 882, p. 67, and annex A in volumes 884, 891, 892, 896, 897, 904, 908, 915, 921, 926, 936, 940, 942, 943, 948, 950 and 958.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 882, p. 67, et annexe A des volumes 884, 891, 892, 896, 897, 904, 908, 915, 921, 926, 936, 940, 942, 943, 948, 950 et 958.

No. 13678. TREATY ON THE PROHIBITION OF THE EMPLACEMENT OF NUCLEAR WEAPONS AND OTHER WEAPONS OF MASS DESTRUCTION ON THE SEA-BED AND THE OCEAN FLOOR AND IN THE SUBSOIL THEREOF. DONE AT LONDON, MOSCOW AND WASHINGTON ON 11 FEBRUARY 1971¹

N° 13678. TRAITÉ INTERDISANT DE PLACER DES ARMES NUCLÉAIRES ET D'AUTRES ARMES DE DESTRUCTION MASSIVE SUR LE FOND DES MERS ET DES OCÉANS AINSI QUE DANS LEUR SOUS-SOL. FAIT À LONDRES, MOSCOU ET WASHINGTON LE 11 FÉVRIER 1971¹

RATIFICATION

Instrument deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

3 September 1974

ITALY

(With a declaration confirming the statement made upon signature. With effect from 3 September 1974, provided that the deposit in London was the effective deposit for the purposes of article X of the Treaty.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

RATIFICATION

Instrument déposé auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le :

3 septembre 1974

ITALIE

(Avec une déclaration confirmant celle formulée lors de la signature. Avec effet au 3 septembre 1974, dans la mesure où le dépôt à Londres a sorti les effets prévus par l'article X du Traité.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 955, No. 1-13678.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 955, n° 1-13678.

No. 13890. THIRD SUPPLY AGREEMENT — FIVE-YEAR AGREEMENT FOR THE TRANSFER OF ENRICHED URANIUM FOR A RESEARCH REACTOR IN PAKISTAN — BETWEEN THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY AND THE GOVERNMENT OF PAKISTAN. SIGNED AT VIENNA ON 14 JUNE 1974¹

AMENDMENT TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT VIENNA ON 10 AND 12 MARCH 1975²

INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY
AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE
МЕЖДУНАРОДНОЕ АГЕНТСТВО ПО АТОМНОЙ ЭНЕРГИИ
ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA

10 March 1975

L/304-PAK-1

Sir,

I have the honour to refer to the Five-Year Agreement for the Transfer of Enriched Uranium for a Research Reactor in Pakistan, referred to below as the "Third Supply Agreement", concluded on 14 June 1974¹ between the International Atomic Energy Agency and the Government of Pakistan, the text of which is set forth in document INF/CIRC/34/Add.4.

In pursuance of the authorization given by the Board of Governors on 26 February 1975 on the basis of the information submitted in document GOV/1725, I am hereby proposing that Article I, Section 1, of the Third Supply Agreement be amended to read as follows:

"During a period of five (5) years from the entry into force of this Agreement, the Agency, pursuant to the provisions of the Master Agreement, shall request the Commission to transfer to the Agency for Pakistan, and Pakistan shall accept from the Agency, all of Pakistan's requirements for uranium enriched to approximately 93 per cent by weight in the isotope uranium-235 (hereinafter called the 'enriched uranium'), up to a total net amount of 5800 grams of enriched uranium, contained in fuel elements for the reactor".

In this connection, the Government of the United States of America has informed the Agency that the United States Energy Research and Development Administration has recently succeeded the former United States Atomic Energy Commission, and that consequently the term "Commission" in the Third Supply Agreement as amended shall mean the "United States Energy Research and Development Administration".

On this understanding and if the proposal set out above is acceptable to the Government of Pakistan, please arrange for this letter to be countersigned on behalf of your Government, whereupon it shall constitute an amendment to the Third Supply Agreement. The original of this letter is to be returned to the Agency, and one fully signed copy thereof is for retention by the Government of Pakistan.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

[Signed]
HELLMUT GLUBRECHT
Acting Director General

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 964, p. 75.

² Came into force on 12 March 1975 by signature.

Accepted

For the Government
of Pakistan:

Signature: [Signed — Signé]¹
Ambassador of Pakistan

Date: Vienna
12 March 1975

The Resident Representative of Pakistan to the International Atomic Energy Agency
Vienna

Authentic text: English.

Registered by the International Atomic Energy Agency on 16 July 1975.

¹Signed by Gul Hassan Khan — Signé par Gul Hassan Khan.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 13890. TROISIÈME ACCORD DE FOURNITURE — *ACCORD D'UNE DURÉE DE CINQ ANS POUR LA CESSION D'URANIUM ENRICHI DESTINÉ À UN RÉACTEUR DE RECHERCHE AU PAKISTAN* — ENTRE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU PAKISTAN. SIGNÉ À VIENNE LE 14 JUIN 1974³

AVENANT⁴ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À VIENNE LES 10 ET 12 MARS 1975

AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

Le 10 mars 1975

L/304-PAK-1

Monsieur le Représentant permanent,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord de cinq ans pour la cession d'uranium enrichi destiné à un réacteur de recherche au Pakistan, ci-après dénommé le «Troisième accord de fourniture», qui a été conclu le 14 juin 1974³ entre l'Agence internationale de l'énergie atomique et le Gouvernement pakistanais et dont le texte est reproduit dans le document INF/CIRC/34/Add.4.

En vertu de l'autorisation que le Conseil des gouverneurs a accordée le 26 février 1975 en se fondant sur les renseignements contenus dans le document GOV/1725, je propose par la présente lettre de modifier de la façon suivante le paragraphe 1 de l'article premier du Troisième accord de fourniture :

«Pendant une période de cinq (5) ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Agence demande à la Commission, conformément aux dispositions de l'Accord cadre, de céder à l'Agence pour le Pakistan, et le Pakistan accepte de l'Agence, tout l'uranium enrichi à environ 93 % en poids en uranium 235 (ci-après dénommé «l'uranium enrichi») nécessaire au Pakistan, jusqu'à concurrence d'un total net de 5 800 grammes d'uranium enrichi, contenu dans des éléments combustibles destinés au réacteur.»

A ce sujet, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a fait savoir à l'Agence que l'Administration des Etats-Unis pour la recherche et le développement de l'énergie a récemment remplacé la Commission de l'énergie atomique des Etats-Unis et qu'en conséquence le terme «Commission» employé dans le Troisième accord de fourniture modifié signifie «l'Administration des Etats-Unis pour la recherche et le développement de l'énergie».

Ce sens étant admis, si la proposition exposée ci-dessus est acceptable pour le Gouvernement pakistanais, veuillez faire contresigner la présente lettre au nom de votre Gouvernement, à la suite de quoi elle portera modification du Troisième accord de fourniture. L'original de la présente lettre devra être renvoyé à l'Agence, le Gouvernement du Pakistan en conservant une copie dûment signée.

Veuillez agréer, Monsieur le Représentant permanent, les assurances de ma très haute considération.

[Signé]
HELLMUT GLUBRECHT
Directeur général par intérim

¹ Traduction fournie par l'Agence internationale de l'énergie atomique.

² Translation supplied by the International Atomic Energy Agency.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 964, p. 75.

⁴ Entré en vigueur le 12 mars 1975 par la signature.

Lu et approuvé

Pour le Gouvernement

pakistanaï :

Signature : [GUL HASSAN KHAN]
Ambassadeur du Pakistan
Vienne

Date : 12 mars 1975

Le Représentant permanent du Pakistan
à l'Agence internationale de l'énergie atomique
Vienne

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Agence internationale de l'énergie atomique le 16 juillet 1975.

ANNEX C

*Ratifications, aecessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the League of Nations*

ANNEXE C

*Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de la Société des Nations*

ANNEX C

No. 2623. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF COUNTERFEITING CURRENCY. SIGNED AT GENEVA, APRIL 20, 1929¹

SUCCESSION

Notification received on:

9 July 1975

BAHAMAS

Registered by the Secretariat on 9 July 1975.

ANNEXE C

N° 2623. CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA RÉPRESSION DU FAUX-MONNAYAGE. SIGNÉE À GENÈVE, LE 20 AVRIL 1929¹

SUCCESSION

Notification reçue le :

9 juillet 1975

BAHAMAS

Enregistré par le Secrétariat le 9 juillet 1975.

No. 3119. INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION. SIGNED AT LONDON, JULY 5, 1930²

DENUNCIATION

Notification received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

24 June 1974

HUNGARY

(With effect from 24 June 1975.)

Certified statement was registered at the request of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

N° 3119. CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE. SIGNÉE À LONDRES, LE 5 JUILLET 1930²

DÉNONCIATION

Notification reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le :

24 juin 1974

HONGRIE

(Avec effet au 24 juin 1975.)

La déclaration certifiée a été enregistrée à la demande du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

¹ League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXII, p. 371; for subsequent actions published in the League of Nations *Treaty Series*, see references in General Indexes Nos. 5 to 9, and for those published in the United Nations, *Treaty Series*, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 4 and 6 to 11, as well as annex C in volumes 771, 777, 829 and 917.

² *Ibid.*, vol. CXXXV, p. 301; for subsequent actions published in the League of Nations *Treaty Series*, see references in General Indexes Nos. 6 to 8, and for those published in the United Nations *Treaty Series*, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 4 and 11, as well as annex C of volumes 752, 797, 808 and 958.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXII, p. 371; pour les faits ultérieurs publiés dans le *Recueil des Traités* de la Société des Nations, voir les références données dans les Index généraux nos 5 à 9, et pour ceux publiés dans le *Recueil des Traités*, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 4 et 6 à 11, ainsi que l'annexe C des volumes 771, 777, 829 et 917.

² *Ibid.*, vol. CXXXV, p. 301; pour les faits ultérieurs publiés dans le *Recueil des Traités* de la Société des Nations, voir les références données dans les Index généraux nos 6 à 8, et pour ceux publiés dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 4 et 11, ainsi que l'annexe C des volumes 752, 797, 808 et 958.

No. 3740. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND IN REGARD TO TRADE AND COMMERCE. SIGNED AT LONDON, FEBRUARY 27TH, 1935¹

TERMINATION

Notice of the termination of the above-mentioned Agreement, as amended or supplemented, was given by the Government of the United Kingdom to the Government of Poland on 24 June 1974, with effect from 1 January 1975, in accordance with article 15 (2) of the said Agreement.

Certified statement was registered at the request of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

N° 3740. ACCORD COMMERCIAL ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE. SIGNÉ À LONDRES, LE 27 FÉVRIER 1935¹

ABROGATION

Avis de l'abrogation de l'Accord susmentionné tel que modifié ou complété a été donné par le Gouvernement du Royaume-Uni au Gouvernement polonais le 24 juin 1974, avec effet au 1^{er} janvier 1975, conformément à l'article 15, paragraphe 2, dudit Accord.

La déclaration certifiée a été enregistrée à la demande du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

¹ League of Nations, *Treaty Series*, vol. CLXII, p. 181; for subsequent actions, see references in General Indexes Nos. 7 to 9.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CLXII, p. 181; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index généraux n° 7 à 9.

No. 4588. EXCHANGES OF NOTES BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENTS OF THE ARGENTINE REPUBLIC, BRAZIL AND URUGUAY CONSTITUTING AGREEMENTS REGARDING THE REGULATION OF BEEF IMPORTS INTO THE UNITED KINGDOM. LONDON, JUNE 28TH AND DECEMBER 15TH, 1937, AND JANUARY 6TH, 1939¹

TERMINATION of the Exchange of notes between the Government of the United Kingdom and the Government of Argentina

Notice of the termination was given by the Government of the United Kingdom to the Government of Argentina on 31 August 1973, with effect from 28 February 1974, in accordance with the provisions of sub-paragraph 5 of the said Agreement.

Certified statement was registered at the request of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 July 1975.

N° 4588. ÉCHANGES DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI ET LES GOUVERNEMENTS DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE, DU BRÉSIL ET DE L'URUGUAY COMPORTANT DES ACCORDS RELATIFS À LA RÉGLEMENTATION DE L'IMPORTATION DE LA VIANDE DE BŒUF DANS LE ROYAUME-UNI. LONDRES, LES 28 JUIN ET 15 DÉCEMBRE 1937 ET 6 JANVIER 1939¹

ABROGATION de l'Echange de notes entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement argentin

Avis de l'abrogation a été donné par le Gouvernement du Royaume-Uni au Gouvernement argentin le 31 août 1973, avec effet au 28 février 1974, conformément aux dispositions de l'alinéa 5 dudit Accord.

La déclaration certifiée a été enregistrée à la demande du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 juillet 1975.

¹ League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXCVI, p. 263, and United Nations, *Treaty Series*, annex C in volumes 928 and 958.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXCVI, p. 263, et Nations Unies, *Recueil des Traités*, annexe C des volumes 928 et 958.