



Treaty Series

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

VOLUME 1226

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, 1990

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

VOLUME 1226

1981

I. Nos. 19789-19805

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 26 May 1981 to 1 June 1981*

	<i>Page</i>
No. 19789. Brazil and Gabon:	
Agreement on cultural co-operation. Signed at Brasília on 14 October 1975 ...	3
No. 19790. Brazil and Gabon:	
Agreement on scientific and technical co-operation. Signed at Brasília on 14 October 1975	11
No. 19791. Brazil and France:	
Arrangement between the National Council for Scientific and Technological Development of Brazil and the Overseas Agency for Technical and Scientific Research of France. Signed at Paris on 2 January 1981	19
No. 19792. Brazil and France:	
Exchange of letters constituting an agreement for the establishment of a per- manent mechanism of co-operation in consular matters. Paris, 30 January 1981	29
No. 19793. Brazil and France:	
Agreement on technological and industrial co-operation with respect to coal. Signed at Paris on 30 January 1981	35
No. 19794. Brazil and France:	
Supplementary Co-operation Arrangement in the field of telecommunications. Signed at Paris on 9 March 1981	49
No. 19795. Brazil and France:	
Exchange of letters constituting an agreement relating to the reciprocal granting of authorizations to permit licensed amateur radio operators of either State to operate stations in the other State. Paris, 9 March 1981	59

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

VOLUME I226

1981

I. Nos 19789-19805

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 26 mai 1981 au 1^{er} juin 1981*

	<i>Pages</i>
N° 19789. Brésil et Gabon :	
Accord de coopération culturelle. Signé à Brasília le 14 octobre 1975	3
N° 19790. Brésil et Gabon :	
Accord de coopération scientifique et technique. Signé à Brasília le 14 octobre 1975	11
N° 19791. Brésil et France :	
Arrangement entre le Conseil national de développement scientifique et technologique du Brésil et l'Office de la recherche scientifique et technique d'outre-mer français. Signé à Paris le 2 janvier 1981	19
N° 19792. Brésil et France :	
Échange de lettres constituant un accord visant à instituer un mécanisme permanent de coopération dans le domaine consulaire. Paris, 30 janvier 1981	29
N° 19793. Brésil et France :	
Convention sur la coopération technologique et industrielle dans le domaine du charbon minéral. Signée à Paris le 30 janvier 1981	35
N° 19794. Brésil et France :	
Arrangement complémentaire de coopération dans le domaine des télécommunications. Signé à Paris le 9 mars 1981	49
N° 19795. Brésil et France :	
Échange de lettres constituant un accord en vue d'accorder aux radioamateurs de l'un des deux États, titulaires d'une licence en cours de validité, les autorisations d'utiliser une station radioélectrique sur le territoire de l'autre État. Paris, 9 mars 1981	59

	<i>Page</i>
No. 19796. Brazil and Colombia:	
Agreement on scientific co-operation, supplementary to the Basic Agreement on technical co-operation signed at Bogotá on 13 December 1972. Signed at Bogotá on 12 March 1981	65
No. 19797. Brazil and Federal Republic of Germany:	
Exchange of letters constituting an agreement concerning the project "Introduction of new technologies in the growing of fruits of temperate climates in the State of Santa Catarina". Brasília, 2 April 1981	75
No. 19798. Brazil and Federal Republic of Germany:	
Exchange of letters constituting an agreement concerning the creation of a Department of Fat and Oil Technology at the University of Campinas. Brasília, 2 April 1981	85
No. 19799. Finland and India:	
Exchange of notes constituting an agreement on establishing the Indo-Finnish Joint Commission to promote economic relations between the two Governments. Helsinki, 22 May 1974	93
No. 19800. Finland and Republic of Korea:	
Memorandum of Understanding on the restriction and control of the imports of certain textile products from the Republic of Korea (with annexes). Signed at Helsinki on 7 March 1980	99
No. 19801. Finland and China:	
Programme on cultural co-operation for the period 1980-1981. Signed at Beijing on 2 May 1980	109
No. 19802. Switzerland and Morocco:	
Agreement concerning the settlement of the financial consequences resulting from the transfer to the Moroccan State of agricultural estates, or properties suitable for agriculture, which belonged to Swiss nationals. Signed at Rabat on 6 June 1978	117
No. 19803. Switzerland and Upper Volta:	
Agreement on technical co-operation. Signed at Abidjan on 20 June 1978, and at Ouagadougou on 22 September 1978	123
No. 19804. Switzerland and Benin:	
Agreement on technical co-operation. Signed at Cotonou on 23 January 1981 ..	133
No. 19805. Multilateral:	
International Convention on mutual administrative assistance for the prevention, investigation and repression of customs offences (with annexes). Concluded at Nairobi on 9 June 1977	143

	<i>Pages</i>
N° 19796. Brésil et Colombie :	
Accord relatif à la coopération scientifique, complétant l'Accord de base relatif à la coopération technique signé à Bogotá le 13 décembre 1972. Signé à Bogotá le 12 mars 1981	65
N° 19797. Brésil et République fédérale d'Allemagne :	
Échange de lettres constituant un accord relatif au projet « Adoption de techniques nouvelles de production de fruits des climats tempérés dans l'Etat de Santa Catarina ». Brasília, 2 avril 1981	75
N° 19798. Brésil et République fédérale d'Allemagne :	
Échange de lettres constituant un accord portant création d'un Département de technologie des huiles alimentaires à l'Université de Campinas. Brasília, 2 avril 1981	85
N° 19799. Finlande et Inde :	
Échange de notes constituant un accord au sujet de la Commission mixte indo-finlandaise chargée de promouvoir les relations économiques entre les deux Gouvernements. Helsinki, 22 mai 1974	93
N° 19800. Finlande et République de Corée :	
Mémoire d'accord portant contingentement et contrôle de l'importation de certains produits textiles en provenance de la République de Corée (avec annexes). Signé à Helsinki le 7 mars 1980	99
N° 19801. Finlande et Chine :	
Programme de coopération culturelle pour la période 1980-1981. Signé à Beijing le 2 mai 1980	109
N° 19802. Suisse et Maroc :	
Accord portant règlement des conséquences financières résultant du transfert à l'État marocain de la propriété des biens agricoles ou à vocation agricole ayant appartenu à des ressortissants suisses. Signé à Rabat le 6 juin 1978	117
N° 19803. Suisse et Haute-Volta :	
Accord de coopération technique. Signé à Abidjan le 20 juin 1978, et à Ouagadougou le 22 septembre 1978	123
N° 19804. Suisse et Bénin :	
Accord de coopération technique. Signé à Cotonou le 23 janvier 1981	133
N° 19805. Multilatéral :	
Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (avec annexes). Conclue à Nairobi le 9 juin 1977	143

ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations

- No. 970. Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armed Forces in the Field. Signed at Geneva on 12 August 1949:**
- No. 971. Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick, and Shipwrecked Members of the Armed Forces at Sea. Signed at Geneva on 12 August 1949:**
- No. 972. Geneva Convention relative to the Treatment of Prisoners of War. Signed at Geneva on 12 August 1949:**
- No. 973. Geneva Convention relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War. Signed at Geneva on 12 August 1949:**
- Successions by Tuvalu and Grenada 198
- Accessions by Saint Vincent and the Grenadines 199
- No. 3511. Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict. Done at The Hague on 14 May 1954:**
- Ratification by Greece of the Convention and of the related Protocol of 14 May 1954 200
- No. 10606. Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics concerning fishing and sealing. Signed at Moscow on 13 June 1969:**
- Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Helsinki, 12 May 1980 201
- No. 11806. Convention on the means of prohibiting and preventing the illicit import, export and transfer of ownership of cultural property. Adopted by the General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization at its sixteenth session, Paris, 14 November 1970:**
- Ratifications by Turkey and Pakistan 205
- No. 13408. Regional Co-operative Agreement for research, development and training related to nuclear science and technology. Opened for acceptance at Vienna on 29 February 1972:**
- Acceptance by Viet Nam of the above-mentioned Agreement of 29 February 1972, as extended 206

Pages

ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

- N° 970. Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne. Signée à Genève le 12 août 1949 :**
- N° 971. Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer. Signée à Genève le 12 août 1949 :**
- N° 972. Convention de Genève relative au traitement des prisonniers de guerre. Signée à Genève le 12 août 1949 :**
- N° 973. Convention de Genève relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre. Signée à Genève le 12 août 1949 :**
- Successions du Tuvalu et de la Grenade 198
- Adhésions de Saint-Vincent-et-Grenadines 199
- N° 3511. Convention pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé. Faite à La Haye le 14 mai 1954 :**
- Ratification de la Grèce de la Convention et du Protocole y relatif du 14 mai 1954 200
- N° 10606. Accord entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques relatif à la pêche et à la chasse au phoque. Signé à Moscou le 13 juin 1969:**
- Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. Helsinki, 12 mai 1980 201
- N° 11806. Convention concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation et le transfert de propriété illicites des biens culturels. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture lors de sa seizième session, à Paris, le 14 novembre 1970 :**
- Ratifications de la Turquie et du Pakistan 205
- N° 13408. Accord régional de coopération sur le développement, la recherche et la formation dans le domaine de la science et de la technologie nucléaires. Ouvert à l'acceptation à Vienne le 29 février 1972 :**
- Acceptation du Viet Nam de l'Accord susmentionné du 29 février 1972, tel que prorogé 206

	<i>Page</i>
No. 13444. Universal Copyright Convention as revised at Paris on 24 July 1971. Concluded at Paris on 24 July 1971:	
Accession by Portugal to the Convention	207
Accession by Portugal in respect of Protocol 1 of 24 July 1971 annexed to the above-mentioned Convention concerning the application of that Convention to works of Stateless persons and refugees	207
Accession by Pakistan in respect of Protocol 2 of 24 July 1971 annexed to the above-mentioned Convention concerning the application of that Convention to the works of certain international organizations	207
No. 17512. Protocol additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the protection of victims of international armed conflicts (Protocol I). Adopted at Geneva on 8 June 1977:	
Rectification of the French and Spanish texts of the above-mentioned Protocol	208
No. 17563. Agreement between the Government of the Swiss Confederation and the Government of the Republic of Tunisia on the granting of transfer credit. Signed at Tunis on 3 July 1976:	
Exchange of letters constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Tunis, 28 July 1980	211
No. 18961. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Concluded at London on 1 November 1974:	
Ratifications, accessions and acceptances by various States	213
Protocol relating to the above-mentioned International Convention of 1 November 1974 (with annex, appendix and Final Act of the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978). Concluded at London on 17 February 1978	237
No. 19184. International Natural Rubber Agreement, 1979. Concluded at Geneva on 6 October 1979:	
Ratification by the United States of America	468

	<i>Pages</i>
N° 13444. Convention universelle sur le droit d'auteur révisée à Paris le 24 juillet 1971. Conclue à Paris le 24 juillet 1971 :	
Adhésion du Portugal à la Convention	207
Adhésion du Portugal à l'égard du Protocole annexe 1 du 24 juillet 1971 à la Convention susmentionnée concernant la protection des œuvres des personnes apatrides et des réfugiés	207
Adhésion du Pakistan à l'égard du Protocole annexe 2 du 24 juillet 1971 à la Convention susmentionnée concernant l'application de la Convention aux œuvres de certaines organisations internationales	207
N° 17512. Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I). Adopté à Genève le 8 juin 1977 :	
Rectification des textes français et espagnol du Protocole susmentionné	208
N° 17563. Accord entre le Gouvernement de la Confédération suisse et le Gouvernement de la République tunisienne concernant l'ouverture d'un crédit de transfert. Signé à Tunis le 3 juillet 1976 :	
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Tunis, 28 juillet 1980	209
N° 18961. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Conclue à Londres le 1^{er} novembre 1974 :	
Ratifications, adhésions et acceptations de plusieurs États	214
Protocole relatif à la Convention internationale susmentionnée du 1 ^{er} novembre 1974 (avec annexe, appendice et Acte final de la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution). Conclu à Londres le 17 février 1978	255
N° 19184. Accord international de 1979 sur le caoutchouc naturel. Conclu à Genève le 6 octobre 1979 :	
Ratification des États-Unis d'Amérique	468

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 26 May 1981 to 1 June 1981

Nos. 19789 to 19805

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 26 mai 1981 au 1^{er} juin 1981

N^{os} 19789 à 19805

No. 19789

—

**BRAZIL
and
GABON**

**Agreement on cultural co-operation. Signed at Brasília on
14 October 1975**

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

—————

**BRÉSIL
et
GABON**

**Accord de coopération culturelle. Signé à Brasília le 14 octo-
bre 1975**

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO DE COOPERAÇÃO CULTURAL ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA GABONESA

O Governo da República Federativa do Brasil, de um lado, e o Governo da República Gabonesa, de outro, denominados, a seguir, Partes Contratantes,

Desejosos de estreitar os laços de amizade entre seus povos e de encorajar a cooperação entre seus dois países no campo cultural,

Convêm no que segue:

Artigo I. As Partes Contratantes se empenharão em desenvolver a cooperação cultural entre seus dois países, com base no respeito à soberania nacional e a suas leis e regulamentos.

Artigo II. As Partes Contratantes se empenharão em estimular o intercâmbio de intelectuais, escritores, artistas e professores, concedendo-lhes as facilidades necessárias à realização das actividades relativas a suas especializações.

Artigo III. As Partes Contratantes propiciarão, através de seus organismos oficiais, o intercâmbio de bolsas de estudo e de bolsas de aperfeiçoamento, a nível pós-universitário, com o objetivo de facilitar a continuação de seus estudos, e pesquisas nos seus Institutos ou Universidades respectivos.

Artigo IV. Para a consecussão dos objetivos do presente Acordo, cada Parte Contratante propiciará o estabelecimento, em seu território, de centros culturais da outra Parte, com base em acordos especiais e nas legislações respectivas em vigor.

Artigo V. As Partes Contratantes propiciarão a criação de cadeiras de língua, literatura e civilização bantu nas universidades da República Federativa do Brasil, e de língua portuguesa, literatura e civilização brasileira nas universidades da República Gabonesa, as quais funcionarão com base em acordos especiais, de conformidade com as leis e regulamentos em vigor.

Artigo VI. As Partes Contratantes, na medida do possível, farão constar de seus respectivos programas de ensino, os temas apropriados a fim de oferecer aos estudantes de cada um dos dois países uma idéia exata da história e da geografia do outro país.

Artigo VII. As Partes Contratantes propiciarão a inclusão, através dos meios de informação respectivos, de resenhas culturais destinadas a um melhor conhecimento mútuo.

Artigo VIII. Cada uma das Partes Contratantes, com o objetivo de garantir a seus respectivos países uma compreensão melhor da civilização e da cultura da outra Parte, propiciarão o intercâmbio de:

- a) Obras básicas, livros, revistas, publicações de jornais de natureza literária, cultural e artística, mapas geográficos, catálogos, reproduções de manuscritos, estatísticas, planos e programas de ensino, obras e objetos de arte, filmes cinematográficos e de televisão e material educativo, pedagógico, cultural, artístico, turístico e desportivo;

- b) Exposições culturais, artísticas e pedagógicas;
- c) Apresentações teatrais, musicais e festivais cinematográficos;
- d) Visita de artistas e de companhias teatrais, musicais e folclóricas;
- e) Missões arqueológicas para a realização de pesquisas e escavações, com a finalidade de enriquecer o patrimônio cultural e histórico dos dois países.

Artigo IX. As Partes Contratantes propiciarão o intercâmbio de visitas entre desportistas e instituições desportivas dos dois países e organizarão encontros entre suas equipes desportivas.

Artigo X. Para ajudar a realização dos objetivos do presente Acordo e fortalecer a cooperação entre os dois Estados, cada uma das Partes Contratantes facilitará o estabelecimento de associações de amizade, de acordo com as leis e regulamentos em vigor no país respectivo.

Artigo XI. O presente Acordo entrará em vigor na data da troca dos instrumentos de ratificação e permanecerá em vigor seis meses após o dia em que uma ou outra Parte Contratante o tiver denunciado total ou parcialmente.

Em caso de denúncia, a situação de que desfrutam os diversos beneficiários subsistirá até o fim do ano em curso, e, no que concerne aos bolsistas, até o fim do ano escolar ou universitário correspondente à data da denúncia.

FEITO em Brasília, aos quatorze dias do mês de outubro de 1975, em dois exemplares originais em língua portuguesa e francesa, os dois textos fazendo igualmente fé.

Pelo Governo
da República Federativa
do Brasil:

ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA

Pelo Governo
da República Gabonesa:

PAUL OKUMBA D'OKWATSEGUE

ACCORD¹ DE COOPÉRATION CULTURELLE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE GABONAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

Le Gouvernement de la République Gabonaise, d'une part, le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil, d'autre part, dénommés, ci-après, « Parties Contractantes »,

Désireux de resserrer les liens d'amitié entre leurs peuples et d'encourager la coopération entre leurs deux pays dans le domaine culturel,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Les Parties Contractantes s'engagent à développer la coopération culturelle entre leurs deux pays, sur la base du respect de la souveraineté nationale et de leurs lois et règlements.

Article II. Les Parties Contractantes s'engagent à stimuler l'échange d'intellectuels, écrivains, artistes et de professeurs, en leur accordant les facilités nécessaires à la réalisation des activités relatives à leurs spécialités.

Article III. Les Parties Contractantes favoriseront, à travers leurs organismes officiels, l'échange de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, au niveau postuniversitaire, dans le but de faciliter la poursuite d'études et de recherches dans leurs instituts ou universités respectifs.

Article IV. Pour la réalisation des objectifs du présent Accord, chaque Partie Contractante favorisera l'établissement, sur son territoire, de centres culturels de l'autre Partie sur la base d'accords spéciaux et conformément aux législations respectives en vigueur.

Article V. Les Parties Contractantes favoriseront la création de chaires de langues, de littérature et de civilisation bantoues dans les Universités de la République Fédérative du Brésil et de langue portugaise, de littérature et de civilisation brésiliennes dans les Universités de la République Gabonaise, lesquelles fonctionneront sur la base d'accords spéciaux conformément aux lois et règlements en vigueur.

Article VI. Les Parties Contractantes, dans la mesure du possible, auront à inclure dans leurs programmes respectifs d'enseignement, les thèmes appropriés afin d'offrir aux étudiants de chacun des deux pays une idée exacte de l'histoire et de la géographie de l'autre pays.

Article VII. Les Parties Contractantes favoriseront l'insertion dans leurs moyens d'information respectifs d'intermèdes culturels destinés à une meilleure connaissance mutuelle.

Article VIII. Chacune des Parties Contractantes, dans le but d'assurer une meilleure compréhension de la civilisation et de la culture de l'autre Partie, favorisera l'échange :

a) Des œuvres fondamentales, livres, revues, publications de journaux de caractère littéraire, culturel et artistique, cartes géographiques, catalogues, repro-

¹ Entré en vigueur le 21 mars 1981 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Libreville, conformément à l'article XI.

ductions de manuscrits, statistiques, plans et programmes d'enseignement, œuvres et objets d'art, films cinématographiques et de télévision et matériel éducatif, pédagogique, culturel, artistique, touristique et sportif;

- b) Des expositions culturelles, artistiques et pédagogiques;
- c) Des représentations théâtrales et musicales et festivals cinématographiques;
- d) Des visites d'artistes et de compagnies théâtrales, musicales et folkloriques;
- e) Des missions archéologiques pour la réalisation de recherches et fouilles, dans le but d'enrichir le patrimoine culturel et historique des deux pays.

Article IX. Les Parties Contractantes favoriseront l'échange de visites entre sportifs et institutions sportives des deux pays et organiseront des rencontres entre leurs équipes sportives.

Article X. Pour aider à la réalisation des objectifs du présent Accord et renforcer la coopération entre les deux Etats, chacune des Parties Contractantes facilitera l'établissement d'associations d'amitié conformément aux lois et règlements en vigueur dans les pays respectifs.

Article XI. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification et le restera six mois après le jour où l'une des Parties Contractantes l'aura dénoncé totalement ou partiellement.

En cas de dénonciation, la situation dont jouissent les divers bénéficiaires subsistera jusqu'à la fin de l'année en cours, et pour ce qui concerne les boursiers, jusqu'à celle de l'année scolaire ou universitaire correspondant à la date de dénonciation.

FAIT à Brasília le 14 octobre 1975, en deux exemplaires originaux en langue française et en langue portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Gabonaise :

[PAUL OKUMBA D'OKWATSEGUE]

Pour le Gouvernement
de la République Fédérative
du Brésil :

[ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON CULTURAL CO-OPERATION BETWEEN THE
GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
AND THE GOVERNMENT OF THE GABONESE REPUBLIC

The Government of the Federative Republic of Brazil, on the one hand, and the Government of the Gabonese Republic, on the other, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Desiring to strengthen the ties of friendship between their peoples and encourage co-operation between their two countries in the cultural field,

Have agreed as follows:

Article I. The Contracting Parties undertake to develop cultural co-operation between their two countries, on the basis of respect for national sovereignty and their respective laws and regulations.

Article II. The Contracting Parties undertake to promote exchanges of scholars, writers, artists and teachers, by granting to them the facilities necessary for carrying out the activities related to their specialities.

Article III. The Contracting Parties shall encourage, through their official bodies, exchanges of fellowships and advanced training scholarships at the post-graduate level, for the purpose of promoting the pursuit of studies and research in their respective institutes or universities.

Article IV. With a view to attaining the objectives of this Agreement, each Contracting Party shall further the establishment in its territory of cultural centres of the other Party, on the basis of special agreements, and in accordance with the respective legislation in force.

Article V. The Contracting Parties shall promote the creation of chairs in the Bantu language, literature and civilization in the universities of the Federative Republic of Brazil, and in the Portuguese language and in Brazilian literature and civilization in the universities of the Gabonese Republic, which shall operate on the basis of special agreements, in accordance with the laws and regulations in force.

Article VI. The Contracting Parties shall, as far as possible, include in their respective curricula suitable topics, so as to provide to the students of each of the two countries a precise idea of the history and geography of the other country.

Article VII. The Contracting Parties shall encourage the inclusion, in their respective media of information, of cultural features designed to improve mutual understanding.

Article VIII. Each of the Contracting Parties, for the purpose of ensuring a better understanding of the civilization and culture of the other Party, shall encourage exchanges of the following:

(a) Basic works, books, periodicals, publications from literary, cultural and artistic journals, maps, catalogues, reproductions of manuscripts, statistics,

¹ Came into force on 21 March 1981 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Libreville, in accordance with article XI.

syllabuses and curricula, art works and objects, cinematographic and television films, and educational, pedagogical, cultural, artistic, touristic and sports material;

- (b) Cultural, artistic and pedagogical exhibitions;
- (c) Theatrical and musical performances and film festivals;
- (d) Visits from artists and theatre, music and folklore companies;
- (e) Archaeological expeditions to carry out research and excavations, so as to enrich the cultural and historical heritage of the two countries.

Article IX. The Contracting Parties shall encourage exchanges of visits between sports participants and sports establishments of the two countries and shall organize matches between their sports teams.

Article X. In order to help attain the objectives of this Agreement, each of the Contracting Parties shall facilitate the establishment of associations of friendship, in conformity with the laws and regulations in force in their respective countries.

Article XI. This Agreement shall enter into force on the date on which the instruments of ratification are exchanged, and shall remain in force for six months following the date on which one of the Contracting Parties has denounced it either in whole or in part.

If it is denounced, the status enjoyed by the various recipients shall be retained until the end of the current year, and where scholarship holders are concerned, until the end of the university or school year corresponding to the date of denunciation.

DONE at Brasília, on 14 October 1975, in two originals in the Portuguese and French languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic
of Brazil:

ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA

For the Government
of the Gabonese Republic:

PAUL OKUMBA D'OKWATSEGUE

No. 19790

—

**BRAZIL
and
GABON**

**Agreement on scientific and technical co-operation. Signed
at Brasília on 14 October 1975**

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

—————

**BRÉSIL
et
GABON**

**Accord de coopération scientifique et technique. Signé à
Brasília le 14 octobre 1975**

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO DE COOPERAÇÃO CIENTÍFICA E TÉCNICA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA GABONESA

O Governo da República Federativa do Brasil, de um lado, e o Governo da República Gabonesa, de outro, denominados doravante “Partes Contratantes”,

Desejosos de promover o conhecimento mútuo nos campos científico e técnico e mais ampla compreensão entre as duas Partes,

Convencidos de que o intercâmbio de experiências poderá ser de aplicação imediata e de evidente utilidade tendo em vista a semelhança de condições ecológicas tropicais e o fato de que se trata de países em desenvolvimento,

Desejosos de acelerar a formação e o aperfeiçoamento de seus quadros científicos e técnicos,

Convieram nas seguintes disposições:

Artigo I. As Partes Contratantes organizarão visitas de estudo e de informação de altos funcionários encarregados de formular e executar planos e programas de desenvolvimento de seu país, a fim de conhecer as condições e as facilidades existentes no outro país, particularmente nos seguintes campos: agricultura, indústria, ciência, administração pública e metodologia da formação e do aperfeiçoamento profissional dos quadros científicos e técnicos.

Artigo II. Para a realização dos programas de cooperação científica e técnica, acordados entre as Partes, serão utilizados entre outros os seguintes meios:

- a) Envio de peritos individualmente ou em grupos;
- b) Intercâmbio de informações sobre assuntos de interesse comum;
- c) Envio de equipamento indispensável à execução de um projeto específico; e
- d) Formação e aperfeiçoamento profissionais em todos os campos mencionados no Artigo I.

Artigo III. Os programas e projetos de formação e de aperfeiçoamento profissionais poderão ser implementados através do envio de professores su de pessoal técnico qualificado.

Artigo IV. As Partes Contratantes procurarão, na medida do possível, vincular os programas e projetos, a que se refere o Artigo II, a programas e projetos já em curso de execução.

Artigo V. I. A Parte Contratante que receba peritos e professores deverá conceder a estes facilidades para o bom desempenho de sua missão.

2. Os privilégios de que se possam prevalecer durante o período de sua missão, serão especificados por via diplomática.

3. O mesmo princípio será aplicado à entrada no país do equipamento enviado pela outra Parte Contratante e destinado à realização de projeto específico.

Artigo VI. O presente Acordo entrará em vigor na data da troca dos instrumentos de ratificação e permanecerá em vigor seis meses após o dia no qual uma das Partes Contratantes o tenha denunciado total ou parcialmente.

Em caso de denúncia, a situação de que gozem os diversos beneficiários subsistirá até o fim do ano em curso e, no que se refere aos bolsistas, até o do ano escolar ou universitário que corresponda à data da denúncia.

FEITO em Brasília, aos quatorze dias do mês de outubro de 1975, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e francesa, os dois textos igualmente autênticos.

Pelo Governo
da República Federativa
do Brasil:

ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA

Pelo Governo
da República Gabonesa:

PAUL OKUMBA D'OKWATSEGUE

ACCORD¹ DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE GABO- NAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉ- RATIVE DU BRÉSIL

Le Gouvernement de la République Gabonaise, d'une part, le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil, d'autre part, dénommés, ci-après, « Parties Contractantes »,

Désireux de promouvoir une mutuelle connaissance dans les domaines scientifique et technique et une plus grande compréhension entre les deux Parties,

Convaincus que l'échange d'expériences pourra être d'une application immédiate et d'un profit certain, étant donné la similitude des conditions écologiques tropicales et le fait qu'il s'agit de pays en voie de développement,

Désireux d'accélérer la formation et le perfectionnement de leurs cadres scientifiques et techniques,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article I. Les Parties Contractantes organiseront des visites d'étude et d'information de hauts fonctionnaires chargés de formuler et d'exécuter des plans et des programmes de développement de leurs pays, en vue de connaître les conditions et les facilités y existant, particulièrement dans les domaines suivants : agriculture, industrie, science, administration publique et méthodologie de la formation et du perfectionnement professionnel des cadres scientifiques et techniques.

Article II. Pour la réalisation des programmes de coopération scientifique et technique, retenus d'accord [entre les] Parties, il sera procédé, entre autres, à :

- a) L'envoi d'experts isolés ou en groupes;
- b) L'échange d'informations sur des sujets d'intérêt commun;
- c) L'envoi de l'équipement indispensable à la réalisation d'un projet spécifique;
- d) La formation et le perfectionnement professionnels dans tous les domaines mentionnés à l'article I.

Article III. Les programmes et projets de formation et de perfectionnement professionnels pourront être mis en œuvre par l'envoi de professeurs ou de personnels techniques qualifiés.

Article IV. Les Parties Contractantes chercheront, dans la mesure du possible, à lier les programmes et projets visés à l'article II à des programmes et projets déjà en voie d'exécution.

Article V. La Partie Contractante qui recevra des experts et des professeurs devra accorder à ceux-ci des facilités pour bien s'acquitter de leur mission.

Les privilèges auxquels ils pourront prétendre pendant la durée de leur mission seront précisés par voie diplomatique.

¹ Entré en vigueur le 21 mars 1981 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Libreville, conformément à l'article VI.

Le même principe sera appliqué à l'entrée dans le pays de l'équipement envoyé par l'autre Partie Contractante, et destiné à la réalisation d'un projet spécifique.

Article VI. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification et le restera six mois après le jour où l'une des Parties Contractantes l'aura dénoncé totalement ou partiellement.

En cas de dénonciation, la situation dont jouissent les divers bénéficiaires subsistera jusqu'à la fin de l'année en cours, et, pour ce qui concerne les boursiers, jusqu'à celle de l'année scolaire ou universitaire correspondant à la date de dénonciation.

FAIT à Brasília, le 14 octobre 1975 en deux exemplaires originaux en langue Française et en langue Portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Gabonaise :

[PAUL OKUMBA D'OKWATSEGUE]

Pour le Gouvernement
de la République Fédérative
du Brésil :

[ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON SCIENTIFIC AND TECHNICAL CO-OPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE GABONESE REPUBLIC

The Government of the Federative Republic of Brazil, on the one hand, and the Government of the Gabonese Republic, on the other, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Desiring to promote mutual knowledge in the scientific and technical fields and greater understanding between the two Parties,

Convinced that the exchange of experience can be of immediate relevance and undoubted value, in view of the similarity of tropical ecological conditions in the two countries and the fact that they are developing countries,

Desiring to accelerate the training and advanced training of their scientific and technical staffs,

Have agreed as follows:

Article I. The Contracting Parties shall organize study and information visits by senior officials responsible for the formulation and execution of their own country's development plans and programmes, with a view to gaining knowledge of the conditions and facilities that exist in the other country, in particular in the following fields: agriculture, industry, science, public administration and the methodology of the professional training and advanced training of scientific and technical staffs.

Article II. In order to execute the scientific and technical programmes they have agreed to, the Parties shall proceed, *inter alia*, to:

- (a) Send experts individually or in groups;
- (b) Exchange information on subjects of common interest;
- (c) Send equipment essential for the execution of a specific project;
- (d) Provide professional training and advanced training in all the fields mentioned in article I.

Article III. Professional training and advanced training programmes and projects may be carried out through the sending of teachers or qualified technical staff.

Article IV. The Contracting Parties shall seek, to the extent possible, to link the programmes and projects referred to in article II to programmes and projects already being carried out.

Article V. 1. The Contracting Party receiving experts and teachers shall grant them the facilities to carry out their task effectively.

¹ Came into force on 21 March 1981 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Libreville, in accordance with article VI.

2. The privileges to which they may be entitled during their mission shall be specified through the diplomatic channel.

3. The same principle shall apply to the entry into the country of equipment sent by the other Contracting Party intended for the execution of a specific project.

Article VI. This Agreement shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification and shall remain in force for six months after the date on which one of the Contracting Parties denounces it totally or in part.

In the event of denunciation, the situation enjoyed by the various beneficiaries shall be maintained until the end of the current year and, as far as the holders of fellowships are concerned, until the end of the school or university year in which the denunciation occurs.

DONE at Brasília, on 14 October 1975, in two copies in the French and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic
of Brazil:

ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA

For the Government
of the Gabonese Republic:

PAUL OKUMBA D'OKWATSEGUE

No. 19791

**BRAZIL
and
FRANCE**

**Arrangement between the National Council for Scientific
and Technological Development of Brazil and the Over-
seas Agency for Technical and Scientific Research of
France. Signed at Paris on 2 January 1981**

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

**BRÉSIL
et
FRANCE**

**Arrangement entre le Conseil national de développement
scientifique et technologique du Brésil et l'Office de la
recherche scientifique et technique d'outre-mer fran-
çais. Signé à Paris le 2 janvier 1981**

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

AJUSTE ENTRE O CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO DO BRASIL E O INSTITUTO DE PESQUISA CIENTÍFICA E TÉCNICA DE ULTRAMAR DA FRANÇA

O Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (doravante denominado “CNPq”) e o Instituto de Pesquisa Científica e Técnica de Ultramar (doravante denominado “ORSTOM”),

Reconhecendo a importância da cooperação entre o Brasil e a França nos campos da Ciência e da Tecnologia,

Desejosos de intensificar essa cooperação e de aperfeiçoar o intercâmbio entre os dois países nesses campos,

Convieram no seguinte:

Artigo I. O CNPq e o ORSTOM promoverão esta colaboração utilizando, entre outras, as seguintes modalidades de cooperação:

- a) Intercâmbio de experiências;
- b) Intercâmbio de informação científica e tecnológica, inclusive de publicações e periódicos;
- c) Intercâmbio de cientistas, pesquisadores, técnicos e professores (doravante denominados “especialistas”);
- d) Realização de projetos conjuntos de pesquisa e desenvolvimento;
- e) Desenvolvimento de recursos humanos em programas de especialização ou estágios;
- f) Realização de conferências, cursos, seminários e simpósios;
- g) Realização de consultas recíprocas sobre temas relacionados com a política científica e tecnológica;
- h) Divulgação, em seus respectivos países, dos resultados, progressos, métodos e técnicas de pesquisas científicas obtidos no Brasil e na França.

Artigo II. Para os fins do presente Ajuste, ambas instituições concordam em:

- a) Estabelecer programas de cooperação através de reuniões de delegações entre as duas partes ou por troca de correspondência, onde serão fixadas as áreas de interesse para o desenvolvimento das ações conjuntas; estes programas deverão, em princípio, ser complementados ou revistos anualmente;
- b) Apresentar estes programas e revisões à Comissão Mista Franco-Brasileira de Relações Culturais, Científicas e Técnicas.

Artigo III. Os mecanismos necessários à execução dos programas, projetos e atividades decorrentes da assinatura do presente Ajuste serão estabelecidos mediante troca de correspondência entre o CNPq e o ORSTOM.

Artigo IV. O CNPq e o ORSTOM concordam em organizar o intercâmbio de especialistas, ficando a coordenação das medidas administrativas e técnico-científicas, junto às instituições interessadas em participar dos programas de trabalho, a cargo da parte recipiendária.

Artigo V. O intercâmbio de especialistas será realizado através de missões de curta ou longa duração, entendendo-se por curta duração as de até 6 (seis) meses e, por longa duração, as superiores a esse período.

Artigo VI. Os especialistas visitantes deverão ter seus nomes e currículos submetidos pela parte remetente à aprovação da parte recipiente.

Artigo VII. Os especialistas visitantes não poderão dedicar-se, no território do país recipiente a atividades alheias à suas funções, nem exercer outras atividades remuneradas sem a autorização prévia do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério dos Assuntos Estrangeiros.

Artigo VIII. Cada uma das partes fará as gestões necessárias para a obtenção dos recursos financeiros que garantam a execução das atividades aprovadas.

Artigo IX. 1. O CNPq e o ORSTOM financiarão os gastos de transporte internacional de ida e volta de seus especialistas.

2. O CNPq e o ORSTOM se responsabilizarão pelo pagamento de diárias aos especialistas da instituição remetente quando em missão de curta duração. Nas missões de longa duração, a responsabilidade pela remuneração adicional necessária para a manutenção dos especialistas no país recipiente recairá sobre a instituição remetente.

3. A parte recipiente custeará as despesas relativas a diárias e passagens nas viagens internas dos especialistas, consideradas de interesse para o desenvolvimento dos programas.

4. O valor das diárias para os peritos em missão será definido e revisado anualmente, mediante troca de correspondência entre as partes.

Artigo X. Cada parte garantirá aos especialistas que enviar ao exterior, seguro contra os riscos de doença, acidente, invalidez e morte.

Artigo XI. Quando os projetos comuns de pesquisa ou de intercâmbio derem lugar à importação de equipamento ou material indispensável à sua execução, as partes signatárias providenciarão as facilidades necessárias para a liberação dos mesmos, de acordo com suas respectivas legislações.

Artigo XII. Os especialistas enviados de um país a outro submeterão a ambas as partes, ao término de sua missão, um relatório sobre o resultado das atividades de pesquisa desenvolvidas no país recipiente.

Artigo XIII. 1. As publicações originárias das atividades de intercâmbio ou de projetos ao abrigo deste Ajuste serão feitas prioritariamente em revistas ou coleções especializadas do país recipiente, sem que isto, entretanto, impeça a publicação simultânea em outras revistas científicas.

2. Em todos os casos, as publicações deverão fazer referência ao presente Ajuste.

Artigo XIV. Quando das atividades desenvolvidas pelos especialistas surgirem resultados que impliquem direitos autorais, patentes e correlatos, serão

estes regulados segundo as disposições dos convênios internacionais sobre a matéria, dos quais façam parte ambos os países, e pela legislação local, sem prejuízo do aproveitamento, que, para fins de pesquisa, possam fazer as escolas, universidades e outras instituições de pesquisa sem fins lucrativos.

Artigo XV. As partes apresentarão relatório anual conjunto de suas atividades aos respectivos Governos, por intermédio do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério dos Assuntos Estrangeiros.

Artigo XVI. O presente Ajuste entrará em vigor por troca de notas diplomáticas na data da nota de resposta.

Artigo XVII. 1. O presente Ajuste terá a duração de 5 (cinco) anos e será automaticamente renovado por iguais períodos, salvo se uma das partes comunicar à outra, por escrito e por via diplomática, com antecipação mínima de 6 (seis) meses, sua decisão de denunciá-lo.

2. A denúncia do presente Ajuste não afetará os programas e projetos em execução, exceto se diferentemente acordado pelas partes.

Artigo XVIII. O presente Ajuste poderá ser alterado, por troca de notas, mediante mútuo entendimento entre as partes, entrando a alteração em vigor, salvo disposição em contrário, na data da nota de resposta à proposta de alteração.

FEITO em Paris, aos 2 dias do mês de janeiro de 1981, em dois originais, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Conselho Nacional
de Desenvolvimento Científico
e Tecnológico — CNPq:

[Signed — Signé]

LYNALDO CAVALCANTI
DE ALBUQUERQUE

Pelo Instituto de Pesquisa
Científica e Técnica
de Ultramar — ORSTOM:

[Signed — Signé]

GUY CAMUS

ARRANGEMENT¹ ENTRE LE CONSEIL NATIONAL DE DÉVELOPPEMENT SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DU BRÉSIL ET L'OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE D'OUTRE-MER DE LA FRANCE

Le Conseil National de Développement Scientifique et Technologique du Brésil (ci-après dénommé « CNPq ») et l'Office de la Recherche Scientifique et Technique d'Outre-Mer (ci-après dénommé « ORSTOM »),

Constatant l'importance de la coopération entre le Brésil et la France en matière de Science et de Technologie²,

Désireux d'intensifier cette coopération et de mieux organiser les échanges entre les deux pays dans ces domaines,

Conviennent [de] ce qui suit :

Article I. Le CNPq et l'ORSTOM mettront en œuvre leur collaboration en utilisant, entre autres, les modalités de coopération suivantes :

- a) Echange d'expériences;
- b) Echange d'informations scientifiques et technologiques, y compris publications et revues périodiques;
- c) Echange de scientifiques, chercheurs, techniciens et enseignants (ci-après dénommés « spécialistes »);
- d) Réalisation de projets communs de recherche et de développement;
- e) Perfectionnement des personnels grâce à des formations spécialisées et des stages;
- f) Réalisation de conférences, cours, séminaires et symposiums;
- g) Réalisation de consultations réciproques sur des thèmes ayant trait à la politique scientifique et technologique;
- h) Diffusion dans leurs pays respectifs des résultats, des progrès, des méthodes et techniques de la recherche scientifique obtenus au Brésil et en France.

Article II. Pour atteindre les objectifs du présent Arrangement, les deux institutions se mettent d'accord pour :

- a) Etablir des programmes de coopération moyennant réunions entre délégations des deux parties ou par échange de correspondance dans lesquelles seront déterminés les domaines d'intérêt pour le développement des actions conjointes; ces programmes devront, en principe, être complétés ou révisés annuellement;
- b) Présenter ces programmes et leurs révisions à la Commission Mixte Franco-Brésilienne des Relations Culturelles, Scientifiques et Techniques.

¹ Entré en vigueur le 30 janvier 1981, date de la dernière des notes prévues à l'article XVI, conformément aux dispositions desdites notes.

² Voir « Accord de coopération technique et scientifique. Signé à Paris le 16 janvier 1967 », dans le *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 712, p. 187.

Article III. Les mécanismes nécessaires à l'exécution des programmes, projets et activités découlant de la signature du présent Arrangement seront établis moyennant échange de correspondance entre le CNPq et l'ORSTOM.

Article IV. Le CNPq et l'ORSTOM conviennent d'organiser l'échange de spécialistes, la coordination des mesures administratives et technico-scientifiques incombant à la partie d'accueil, en liaison avec les institutions intéressées à participer aux programmes de travail.

Article V. L'échange de spécialistes s'effectuera au moyen de missions de courte et de longue durée, étant considérées comme courtes les missions de moins de six mois et comme longues celles de durée supérieure à cette période.

Article VI. La partie d'origine devra soumettre les noms et *curriculum vitae* des spécialistes envoyés en mission à l'approbation préalable de la partie d'accueil.

Article VII. Les spécialistes en mission ne pourront se livrer, dans le pays d'accueil, ni à des activités étrangères à leurs fonctions, ni exercer d'autres activités rémunérées sans l'autorisation préalable du Ministère des Relations Extérieures et du Ministère des Affaires Etrangères.

Article VIII. Chacune des parties fera les démarches nécessaires à l'obtention des ressources financières garantissant l'exécution des activités approuvées.

Article IX. 1. Le CNPq et l'ORSTOM prennent à leur charge les frais de transport international aller et retour de leurs spécialistes.

2. Le CNPq et l'ORSTOM se chargent du paiement des indemnités journalières des spécialistes de l'institution d'origine qui sont en mission de courte durée. Pour les missions de longue durée, la responsabilité pour la rémunération additionnelle motivée par l'affectation des spécialistes dans le pays d'accueil incombe à l'institution d'origine.

3. La partie d'accueil prendra en charge les dépenses relatives aux frais de transport et aux indemnités journalières dans le cas de déplacements intérieurs, s'ils sont liés à l'exécution des programmes.

4. Le montant des indemnités journalières pour les agents en mission sera défini et révisé annuellement, moyennant échange de lettres entre le CNPq et l'ORSTOM.

Article X. Chaque partie garantit le personnel qu'elle envoie à l'extérieur contre les risques de maladie, d'accident, d'invalidité et décès.

Article XI. Lorsque les projets communs de recherche ou d'échange donnent lieu à l'importation d'équipement ou de matériel indispensable à leur exécution, les parties signataires feront les démarches nécessaires à leur dédouanement, en accord avec leurs législations respectives.

Article XII. Les spécialistes envoyés en mission remettront aux deux parties, à l'issue de celle-ci, un rapport sur le résultat des activités de recherche réalisées dans le pays d'accueil.

Article XIII. 1. Les publications résultant des activités d'échange ou des projets dans le cadre de cet Arrangement seront faites, en priorité, dans les revues ou collections spécialisées du pays d'accueil, sans toutefois interdire la publication simultanée dans d'autres revues scientifiques.

2. En tout état de cause, les publications devront faire référence au présent Arrangement.

Article XIV. Si les activités réalisées par les spécialistes produisent des résultats impliquant droits d'auteur, brevets, ou assimilés, ceux-ci seront réglés selon les dispositions figurant dans les conventions internationales en la matière, desquelles font partie les deux pays, et selon la législation locale, sans préjudice de l'utilisation, à des fins scientifiques, que pourraient en faire sans but lucratif, écoles, universités et autres institutions de recherche.

Article XV. Les parties signataires présenteront un rapport annuel conjoint de leurs activités à leurs Gouvernements respectifs, par l'intermédiaire du Ministère des Relations Extérieures et du Ministère des Affaires Etrangères.

Article XVI. Le présent Arrangement entrera en vigueur par échange de notes diplomatiques, à la date de la note de réponse.

Article XVII. 1. Le présent Arrangement aura une durée de cinq ans et sera renouvelé par tacite reconduction pour des périodes égales, sauf si l'une des parties communiquait à l'autre, par écrit et par voie diplomatique, avec préavis de 6 mois, sa décision de le résilier.

2. La résiliation du présent Arrangement n'affectera ni les programmes ni les projets en cours d'exécution, sauf si les parties en conviennent autrement.

Article XVIII. Le présent Arrangement pourra être modifié par échange de notes, les parties s'étant mises d'accord, ladite modification entrant en vigueur, sauf disposition contraire, à la date de la note de réponse à la proposition de modification.

FAIT à Paris, le 2 janvier 1981, en deux exemplaires originaux, en langues française et portugaise, les deux textes étant également authentiques.

Pour le Conseil National
de Développement Scientifique
et Technologique — CNPq :

[Signé]

LYNALDO CAVALCANTI
DE ALBUQUERQUE

Pour l'Office de la Recherche
Scientifique et Technique
d'Outre-Mer — ORSTOM :

[Signé]

GUY CAMUS

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ARRANGEMENT¹ BETWEEN THE NATIONAL COUNCIL FOR
SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT OF
BRAZIL AND THE OVERSEAS AGENCY FOR TECHNICAL
AND SCIENTIFIC RESEARCH OF FRANCE

The National Council for Scientific and Technological Development (hereinafter referred to as “CNPq”) and the Overseas Agency for Technical and Scientific Research (hereinafter referred to as “ORSTOM”),

Recognizing the importance of co-operation between Brazil and France in the fields of science and technology,²

Desiring to intensify this co-operation and to improve the exchange between the two countries in those fields,

Have agreed as follows:

Article I. CNPq and ORSTOM shall promote the following forms of co-operation, among others:

- (a) Exchange of experience;
- (b) Exchange of information on science and technology, including publications and journals;
- (c) Exchange of scientists, researchers, technicians and teachers (hereinafter referred to as “specialists”);
- (d) Joint research and development projects;
- (e) Development of human resources in specialized training programmes or internships;
- (f) Organization of lectures, courses, seminars and symposia;
- (g) Reciprocal consultations on topics related to scientific and technological policy;
- (h) Dissemination, in their respective countries, of the results, progress, methods and techniques derived from scientific research conducted in Brazil and France.

Article II. For the purposes of this Arrangement, both institutions agree to:

- (a) Establish programmes of co-operation through meetings between delegations of both Parties or through an exchange of correspondence, in which spheres of interest for the development of joint activities shall be fixed; in principle, these programmes shall be supplemented or revised annually;
- (b) Present these programmes and revisions to the Joint Franco-Brazilian Commission for Cultural, Scientific and Technical Relations.

¹ Came into force on 31 January 1981, the date of the last of the notes provided for in article XVI, in accordance with the provisions of the said notes.

² See “Agreement on technical and scientific co-operation. Signed at Paris on 16 January 1967”, in the United Nations, *Treaty Series*, vol. 712, p. 187.

Article III. The mechanisms necessary for the implementation of the programmes, projects and activities resulting from the signature of this Arrangement shall be established through an exchange of correspondence between CNPq and ORSTOM.

Article IV. CNPq and ORSTOM have agreed to organize the exchange of specialists, and the host Party shall be responsible for co-ordinating administrative and technical-scientific procedures, in conjunction with the institutions interested in participating in the programmes of work.

Article V. The exchange of specialists shall be carried out through short-term or long-term missions; short-term shall mean missions of up to 6 (six) months and long-term shall mean missions extending beyond that period.

Article VI. The names and *curriculum vitae* of the visiting specialists shall be submitted by the sending party for approval by the host Party.

Article VII. The visiting specialists may not engage in, in the territory of the host country, activities outside the scope of their functions, nor may they seek gainful employment without the prior authorization of the Brazilian Ministry of Foreign Affairs and the French Ministry of Foreign Affairs.

Article VIII. Each of the Parties shall take the necessary steps to obtain the financial resources that will ensure the implementation of the activities that have been approved.

Article IX. 1. CNPq and ORSTOM shall pay for the international transport of their specialists in both directions.

2. CNPq and ORSTOM shall be responsible for payment of daily subsistence allowances to specialists from the sending institution who are on short-term mission. For long-term missions, any additional payment arising from the specialists' assignment to the host country shall be the responsibility of the sending institution.

3. The host Party shall pay for the specialists' daily subsistence allowances and for domestic travel considered to be of interest for the development of the programmes.

4. The amount of the daily living allowance for experts on mission shall be defined and reviewed annually, through an exchange of correspondence between the Parties.

Article X. Each Party shall guarantee medical, accident, death and disability coverage to the experts it sends abroad.

Article XI. When equipment or supplies essential for the implementation of joint research or exchange projects must be imported, the signatories shall take the necessary steps for their customs clearance, in accordance with their respective legislation.

Article XII. At the end of their mission, the specialists sent from one country to the other shall provide both Parties with an account of the results of the research activities conducted in the host country.

Article XIII. 1. Publications resulting from the exchanges or projects under this Arrangement shall appear first in specialized journals or collections of the host country. However, this shall not preclude simultaneous publication in other scientific journals.

2. In all cases, the publications must make reference to this Arrangement.

Article XIV. If the specialists' activities yield results that may require copyrights, patents and the like, they shall be governed by the provisions of the international conventions on the subject, to which both countries are Parties, and by the domestic legislation of each, without prejudice to any use which may be made of such results for purposes of research by schools, universities and other non-profit research institutions.

Article XV. The Parties shall present a joint annual report of their activities to their respective Governments, through the Brazilian Ministry of Foreign Affairs and the French Ministry of Foreign Affairs.

Article XVI. This Arrangement shall enter into force through an exchange of diplomatic notes, on the date of the reply.

Article XVII. 1. This Arrangement shall be valid for five years and shall be automatically renewed for similar periods, unless either Party informs the other in writing and through the diplomatic channel, at least six months in advance, of its decision to denounce it.

2. The denunciation of this Arrangement shall not affect the programmes and projects in progress, unless the Parties agree otherwise.

Article XVIII. This Arrangement may be amended through an exchange of notes, by mutual consent between the Parties, and the amendment shall enter into force, unless otherwise specified, on the date of the note in reply to the proposed amendment.

DONE at Paris on 2 January 1981, in two originals in the Portuguese and French languages, both texts being equally authentic.

For the National Council
for Scientific and Technological
Development—CNPq:

[Signed]

LYNALDO CAVALCANTI
DE ALBUQUERQUE

For the Overseas Agency
for Technical and Scientific
Research—ORSTOM:

[Signed]

GUY CAMUS

No. 19792

**BRAZIL
and
FRANCE**

Exchange of letters constituting an agreement for the establishment of a permanent mechanism of co-operation in consular matters. Paris, 30 January 1981

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

**BRÉSIL
et
FRANCE**

Échange de lettres constituant un accord visant à instituer un mécanisme permanent de coopération dans le domaine consulaire. Paris, 30 janvier 1981

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD¹ VISANT
À INSTITUER UN MÉCANISME PERMANENT DE COOPÉ-
RATION DANS LE DOMAINE CONSULAIRE. PARIS, 30 JAN-
VIER 1981

1

[PORTUGUESE TEXT —
TEXTE PORTUGAIS]

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Paris

Paris, le 30 janvier 1981

Em 30 de janeiro de 1981

Senhor Ministro,

Monsieur le Ministre,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que o Governo da República Federativa do Brasil está disposto a concluir com o Governo da República Francesa um Acordo para o estabelecimento de um mecanismo permanente de cooperação entre as autoridades competentes, na esfera consular, destinado a estabelecer um estreito entendimento para o estudo das questões de interesse da comunidade brasileira na França e da comunidade francesa no Brasil e a facilitar sua solução no clima de perfeita harmonia e fraternal amizade que caracteriza as relações entre os dois países.

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement de la République fédérative du Brésil est disposé à conclure avec le Gouvernement de la République française un accord visant à instituer un mécanisme permanent de coopération entre les autorités compétentes, dans le domaine consulaire, destiné à établir une concertation étroite pour l'étude des questions intéressant la communauté brésilienne en France et la communauté française au Brésil, et à en faciliter le règlement dans le climat de parfaite harmonie et de fraternelle amitié qui caractérise les relations entre les deux pays.

2. A permanência de cidadãos brasileiros em território francês e de cidadãos franceses em território brasileiro, participando ativamente no esforço conjunto de desenvolvimento das relações entre os dois povos, em particular nos seus territórios fronteiriços, vem crescendo nos últimos anos, em benefício dos nossos interesses comuns. O Governo brasileiro considera que essa participação contribui, de maneira inestimável, para o estreitamento das relações entre os nossos dois países, e está seguro de que o Governo francês compartilha dessa posição.

2) Les séjours de ressortissants brésiliens en territoire français et de ressortissants français en territoire brésilien, participant activement à l'effort de développement mutuel des relations entre les deux peuples, notamment dans leurs régions frontalières, se sont accrus ces dernières années au bénéfice de nos intérêts communs. Le Gouvernement brésilien considère que cette participation a contribué, de façon inestimable, au resserrement des liens entre nos deux pays; il est convaincu que le Gouvernement français partage cette position.

¹ Entré en vigueur le 30 janvier 1981, par l'échange desdites lettres, conformément à leurs dispositions.

3. Dentro desse espírito, e com a finalidade de coordenar as ações acima descritas, proponho seja criado um Grupo de Cooperação Consular Brasil-França, integrado pelas autoridades que venham a ser indicadas pelos dois Governos. O referido Grupo, que deverá ser instalado dentro de sessenta dias, reunir-se-á uma vez por ano, ou quando convocado por uma das Partes, alternadamente, em cada país.

4. Caso o Governo francês concorde com o acima exposto, a presente nota e a de Vossa Excelência, desta data e de teor análogo, constituirão Acordo entre os nossos dois Governos, a entrar em vigor nesta data.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

A Sua Excelência o Senhor Jean
François-Poncet
Ministro dos Assuntos Estrangeiros
da República Francesa

3) Dans cet esprit, et afin de coordonner les actions précédemment décrites, je propose que soit créé un groupe de coopération consulaire brésil-français, constitué par des autorités nommées par les deux Gouvernements. Le groupe ainsi défini sera mis en place dans un délai de 60 jours et se réunira une fois par an, ou à la demande de l'une des Parties, alternativement dans chaque pays.

4) Dans la mesure où le Gouvernement français est d'accord avec les dispositions exposées ci-dessus, la présente lettre et celle de Votre Excellence, datées de ce jour et de teneur analogue, constitueront un accord entre nos deux Gouvernements entrant en vigueur à cette date.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma plus haute considération.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Son Excellence
Monsieur Jean François-Poncet
Ministre des affaires étrangères
de la République française

II

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement de la République Française est disposé à conclure avec le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil un accord visant à instituer un mécanisme permanent de coopération entre les autorités compétentes, dans le domaine consulaire, destiné à établir une concertation étroite pour l'étude des questions intéressant la communauté française au Brésil et la communauté brésilienne en France, et à en faciliter le règlement dans le climat de parfaite harmonie et de fraternelle amitié qui caractérise les relations entre les deux pays.

Les séjours de ressortissants brésiliens en territoire français et de ressortissants français en territoire brésilien, participant activement à l'effort de développement mutuel des relations entre les deux peuples, notamment dans leurs régions frontalières, se sont accrus ces dernières années au bénéfice de nos intérêts communs. Le Gouvernement français considère que cette participation a

contribué, de façon inestimable, au resserrement des liens entre nos deux pays; il est convaincu que le Gouvernement brésilien partage cette position.

Dans cet esprit, et afin de coordonner les actions précédemment décrites, je propose que soit créé un groupe de coopération consulaire franco-brésilien, constitué par des autorités nommées par les deux Gouvernements. Le groupe ainsi défini sera mis en place dans un délai de soixante jours et se réunira une fois par an, ou à la demande de l'une des parties, alternativement dans chaque pays.

Dans la mesure où le Gouvernement brésilien est d'accord avec les dispositions exposées ci-dessus, la présente lettre et celle de Votre Excellence, datées de ce jour et de teneur analogue, constitueront un accord entre nos deux Gouvernements entrant en vigueur à cette date.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma plus haute considération.

Paris, le 30 janvier 1981

[Signé]

JEAN FRANÇOIS-PONCET

A Son Excellence M. Ramiro Saraiva Guerreiro
Ministre d'Etat des Relations Extérieures

[TRANSLATION — TRADUCTION]

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
FOR THE ESTABLISHMENT OF A PERMANENT MECHANISM
OF CO-OPERATION IN CONSULAR MATTERS. PARIS, 30 JANUARY 1981

I

Paris, 30 January 1981

Sir,

I have the honour to inform you that the Government of the Federative Republic of Brazil is prepared to conclude with the Government of the French Republic an agreement for the establishment of a permanent mechanism of co-operation between the competent authorities, in consular matters, with the aim of establishing close collaboration for the consideration of issues of interest to the Brazilian community in France and to the French community in Brazil and facilitating their settlement in the climate of perfect harmony and fraternal friendship which characterizes relations between the two countries.

2. Sojourns of Brazilian citizens in French territory and of French citizens in Brazilian territory who are active participants in a common endeavour to develop relations between the two peoples, in particular in the border areas, have been increasing in recent years, to our mutual advantage. The Brazilian Government considers that this participation has been an invaluable contribution to the establishment of closer ties between our two countries and is confident that the French Government shares this view.

3. In this spirit and with a view to co-ordinating the above-mentioned activities, the Brazilian Government proposes the establishment of a Franco-Brazilian group for consular co-operation, composed of officials to be appointed by the two Governments. The group, which is to be set up within a period of 60 days, shall meet once a year, or at the request of one of the Parties, alternately in each country.

4. In the event that the French Government agrees with the foregoing, this note and your note of today's date to the same effect shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on this date.

Accept, Sir, etc.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

His Excellency Mr. Jean François-Poncet
Minister for Foreign Affairs
of the French Republic

¹ Came into force on 30 January 1981, by the exchange of the said letters, in accordance with their provisions.

II

FRENCH REPUBLIC
THE MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS

Sir,

I have the honour to inform you that the Government of the French Republic is prepared to conclude with the Government of the Federative Republic of Brazil an agreement for the establishment of a permanent mechanism of co-operation between the competent authorities, in consular matters, with the aim of establishing close collaboration for the consideration of issues of interest to the French community in Brazil and to the Brazilian community in France and facilitating their settlement in the climate of perfect harmony and fraternal friendship which characterizes relations between the two countries.

Sojourns of Brazilian citizens in French territory and of French citizens in Brazilian territory who are active participants in a common endeavour to develop relations between the two peoples, in particular in the border areas, have been increasing in recent years, to our mutual advantage. The French Government considers that this participation has been an invaluable contribution to the establishment of closer ties between our two countries and is confident that the Brazilian Government shares this view.

In this spirit and with a view to co-ordinating the above-mentioned activities, the French Government proposes the establishment of a Franco-Brazilian group for consular co-operation, composed of officials to be appointed by the two Governments. The group, which is to be set up within a period of 60 days, shall meet once a year, or at the request of one of the Parties, alternately in each country.

In the event that the Brazilian Government agrees with the foregoing, this note and your note of today's date to the same effect shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on this date.

Accept, Sir, etc.

Paris, 30 January 1981

[Signed]

JEAN FRANÇOIS-PONCET

His Excellency Mr. Ramiro Saraiva Guerreiro
Minister of State for Foreign Affairs

No. 19793

**BRAZIL
and
FRANCE**

**Agreement on technological and industrial co-operation
with respect to coal. Signed at Paris on 30 January
1981**

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

**BRÉSIL
et
FRANCE**

**Convention sur la coopération technologique et industrielle
dans le domaine du charbon minéral. Signée à Paris le
30 janvier 1981**

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistrée par le Brésil le 27 mai 1981.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

AJUSTE ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA SOBRE COOPERAÇÃO TECNOLÓGICA E INDUSTRIAL NO CAMPO DO CARVÃO MINERAL

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa,

Considerando o disposto no Acordo de Cooperação Técnica e Científica, assinado a 16 de janeiro de 1967,

Considerando o Convênio Complementar Franco-Brasileiro de Cooperação Econômica no Campo do Carvão, de 20 de maio de 1980,

Considerando as vantagens recíprocas que deverão resultar de uma cooperação bilateral mais ativa e melhor definida para a consecução dos objetivos visados nos instrumentos acima referidos,

Decidem celebrar, dentro de um espírito de amistosa colaboração, um Ajuste sobre Cooperação Tecnológica e Industrial no Campo do Carvão Mineral, nos seguintes termos:

Artigo I. O presente Ajuste tem por objeto contribuir para o desenvolvimento energético dos dois países, mediante a utilização crescente do carvão mineral, através da realização das seguintes atividades básicas:

- a) Promoção e implementação de cooperação tecnológica e industrial entre a indústria brasileira e a indústria francesa para a construção de cinco unidades termelétricas a carvão;
- b) Promoção e implementação de cooperação tecnológica e industrial entre a indústria brasileira e a indústria francesa para a construção de usinas destinadas à produção de gás de carvão de baixo poder calorífico;
- c) Promoção e implementação de cooperação tecnológica e industrial entre a indústria brasileira e a indústria francesa desde a prospecção até a implantação de minas de carvão de subsolo.

Artigo II. 1. Na consecução do objeto do presente Ajuste, os dois Governos prestarão assistência e cooperação mútuas, levando sempre em consideração suas respectivas capacidades técnicas e financeiras, no ocasião da implementação das atividades previstas.

2. A cooperação e assistência previstas serão prestadas durante a vigência do presente Ajuste através da realização de Programas e Projetos específicos.

3. Os Programas e Projetos que tornarão operativo o presente Ajuste serão executados segundo disposições a serem estabelecidas em instrumentos a ele complementares firmados entre empresas dos dois Países os quais levarão em consideração as disposições legais vigentes em cada País; e especificarão, em cada caso concreto, a participação de cada uma das partes, em conformidade com os termos do presente Ajuste.

4. Na implementação dos Programas e Projetos específicos será assegurada, desde o início das atividades previstas, uma participação crescente de empresas brasileiras na fase de projeto (“*engineering*”) e no fornecimento de todos os equipamentos necessários à consecução dos termos do presente Ajuste, na execução de trabalhos de consultoria e de prestação de outros serviços. As modalidades de aplicação serão definidas nos instrumentos previstos no parágrafo precedente.

Artigo III. A construção das unidades termoelétricas a carvão constituirá um Programa específico com duração de dez anos, contados a partir da entrada em vigor do presente Ajuste, a ser executado em módulos de uma unidade de 335/350 MW a cada dois anos.

Parágrafo 1º. O combustível a ser utilizado é o carvão mineral de alto teor de cinza.

Parágrafo 2º. A participação da indústria brasileira na construção dessas usinas termoelétricas será crescente e obedecerá à seguinte evolução:

- I) 60% na primeira unidade;
- II) Nas unidades restantes, em conformidade com a evolução da capacitação técnica do parque industrial brasileiro.

Artigo IV. A construção das usinas destinadas à produção de gás de baixo poder calorífico constituirá um Programa específico a ser definido, em seus aspectos técnicos e econômicos, em instrumento complementar posterior.

Parágrafo único. A transferência de tecnologia visando ao domínio completo por parte das empresas brasileiras será negociada pelas empresas dos dois Países, respeitada a legislação vigente.

Artigo V. No quadro do plano de desenvolvimento de novas minas de carvão definido pelo Governo brasileiro, a indústria francesa, notadamente a Charbonnages de France, poderá prestar assistência e cooperação tecnológicas para a abertura, instalação e lavra de minas de carvão, com o objetivo de transferir tecnologia a empresas brasileiras.

As modalidades de aplicação deste Artigo serão objeto de instrumentos complementares entre empresas, estabelecidos caso a caso.

Artigo VI. Na construção de unidades termoelétricas a carvão e de usinas de gaseificação de carvão objetivando a produção de gás de baixo poder calorífico, bem como na cooperação para a implementação de novas minas de carvão, a cooperação tecnológica e industrial de que trata o presente Ajuste visará, sempre, como produto final, a um completo domínio de tecnologia por parte da indústria brasileira na concepção, projeto, fabricação, montagem, operação e manutenção de tais empreendimentos.

Parágrafo 1º. A completa absorção e domínio de tecnologia a ser transferida para as empresas brasileiras, no que se refere às unidades termoelétricas a carvão, deverão ser efetivados em um prazo máximo de dez anos, período fixado para o final da implementação da cooperação prevista neste setor.

Parágrafo 2º. Os estágios intermediários da absorção e domínio da tecnologia a ser transferida, serão estabelecidos por ocasião da elaboração dos Programas e Projetos específicos, e fixados nos Instrumentos mencionados no item 3 do Artigo II.

Artigo VII. Com o propósito de dar apoio sistemático e regular às atividades de cooperação tecnológica e industrial empreendidas durante a vigência do presente Ajuste, os dois Governos se comprometem a:

- a) Preparar conjuntamente, em tempo hábil, programas gerais de cooperação, e tomar as medidas técnicas, financeiras e administrativas essenciais à implementação dos Programas e Projetos especificados nos instrumentos mencionados no item 3 do Artigo II;
- b) Considerar, na elaboração dos programas gerais de cooperação, as prioridades atribuídas por cada Governo a objetivos nacionais, áreas geográficas, setores de atividades, formas de colaboração e outros elementos de interesse, de modo a integrar os Programas e os Projetos específicos no respectivo planejamento regional ou nacional;
- c) Estabelecer procedimentos adequados de acompanhamento periódico da execução dos Programas e Projetos;
- d) Estabelecer formas de intercâmbio, bem como fornecer-se, recíproca e periodicamente, informações sobre o andamento da cooperação tecnológica e industrial executada durante a vigência do presente Ajuste e dos instrumentos complementares específicos;
- e) Fornecer às respectivas indústrias, todo o apoio possível, bem como informações e subsídios julgados necessários para assegurar a consecução dos objetivos visados.

Artigo VIII. 1. A autoridade responsável pela implementação do presente Ajuste será, pela parte brasileira, o Ministro de Estado das Minas e Energia, o qual designará, sempre que necessário, um representante para acompanhar, pessoalmente, sua correta e eficiente execução.

2. A autoridade responsável, pela parte francesa, será o Ministro da Indústria, em coordenação com o Ministro do Comércio Exterior, com atribuições similares às da parte brasileira.

Artigo IX. Além do objetivo previsto no Artigo I do presente Ajuste, a cooperação entre os dois Governos incluirá, igualmente, as seguintes atividades:

- a) Treinamento e formação, no Brasil e na França, de técnicos brasileiros de nível médio e superior, para prestarem serviços no estudo, preparação e elaboração dos Programas e Projetos específicos previstos no presente Ajuste, bem como para atuarem nos demais setores ligados às atividades a serem realizadas no setor do carvão no Brasil;
- b) Organização de seminários, ciclos de conferências, programas de formação profissional e outras atividades semelhantes, em locais a serem estabelecidos periodicamente;
- c) Concessão de bolsas de estudo a candidatos de ambos os países, devidamente selecionados e designados para participarem de cursos ou estágios de formação profissional, treinamento ou especialização; e
- d) Realização de quaisquer outras atividades de cooperação técnica e industrial a serem acordadas entre os dois Países, com vistas à consecução dos objetivos do presente Ajuste.

Artigo X. O presente Ajuste bem como os instrumentos a ele complementares poderão ser modificados por acordo entre os dois Governos.

Artigo XI. 1. O presente Ajuste entrará em vigor na data de sua assinatura.

2. O presente Ajuste poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes. A denúncia terá efeito 6 (seis) meses após a data em que o Governo interessado houver notificado o outro, por escrito, de sua decisão de denunciá-lo.

3. A denúncia não afetará os instrumentos complementares concluídos entre as empresas.

EM FÉ DO QUÊ, os Plenipotenciários, devidamente autorizados para tal fim, assinaram o presente Ajuste.

FEITO em Paris aos 30 dias do mês de janeiro de 1981, em dois originais, nas línguas portuguesa e francesa, sendo ambos igualmente autênticos.

Pelo Governo
da República Federativa
do Brasil:

[Signed — Signé]

CÉSAR CALS DE OLIVEIRA FILHO

Pelo Governo
da República Francesa:

[Signed — Signé]

ANDRÉ GIRAUD

CONVENTION¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE SUR LA COOPÉRATION TECHNOLOGIQUE ET INDUSTRIELLE DANS LE DOMAINE DU CHARBON MINÉRAL

Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République Française,

Considérant l'accord de coopération technique et scientifique signé le 16 janvier 1967²,

Considérant le protocole Brasiler-Français de coopération économique dans le domaine du charbon du 20 mai 1980³,

Considérant les avantages réciproques qui résulteront d'une coopération bilatérale plus active et mieux définie pour l'exécution des objectifs susmentionnés,

Ont décidé d'établir, dans l'esprit d'une collaboration amicale, un accord d'application de la coopération technologique et industrielle dans le domaine du charbon minéral dans les termes suivants :

Article premier. Le présent Accord a pour objet de contribuer au développement énergétique des deux pays par une utilisation croissante du charbon minéral au moyen des activités de base suivantes :

- a) Promotion et mise en œuvre de la coopération technologique et industrielle entre l'industrie brésilienne et l'industrie française pour la construction de cinq tranches thermiques à charbon;
- b) Promotion et mise en œuvre de la coopération technologique et industrielle entre les industries brésiennes et françaises pour la construction d'usines de gazéification du charbon, pour la production de gaz de faible pouvoir calorifique;
- c) Promotion et mise en œuvre de la coopération technologique et industrielle entre les industries brésiennes et françaises depuis la prospection jusqu'à l'exploitation des mines souterraines de charbon.

Article 2. 1. Pour la réalisation de l'objet du présent Accord, les deux Gouvernements se prêtent assistance et coopération mutuelle, en prenant toujours en considération, dans le cadre de la poursuite des activités prévues, leurs capacités techniques et financières respectives.

2. La coopération et l'assistance prévues sont mises en œuvre, pendant la durée du présent Accord d'application, par la réalisation de programmes et de projets spécifiques.

3. Les programmes et projets spécifiques qui rendront effective la présente Convention seront exécutés selon les dispositions contenues dans des accords complémentaires signés entre les entreprises des deux pays, dans le respect des

¹ Entrée en vigueur le 30 janvier 1981 par la signature, conformément à l'article 11, paragraphe 1.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 712, p. 187.

³ *Ibid.*, vol. 1196, n° 1-19014.

dispositions légales en vigueur dans chaque pays, et définissant, dans chaque cas concret, la participation de chacune des Parties contractantes, le tout conformément aux dispositions du présent Accord d'application.

4. Pour la mise en œuvre des programmes et projets spécifiques, une participation croissante de l'industrie brésilienne dans la phase des projets (ingénierie), dans la fourniture de tous les équipements nécessaires à l'exécution des dispositions du présent Accord et dans le recours à des consultants ou à tous autres prestataires de service, sera assurée, dès le début des activités prévues.

Les modalités d'application correspondantes seront définies par des accords prévus dans le paragraphe précédent.

Article 3. La construction des tranches thermiques à charbon constitue un programme spécifique d'une durée de 10 années à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, réalisé par tranches de 335/350 MW qui se succéderont tous les deux ans.

Paragraphe 1^{er}. Le combustible utilisé est du charbon minéral à haute teneur de cendres.

Paragraphe 2^e. La participation de l'industrie brésilienne dans la construction de ces tranches thermiques sera croissante et respectera l'évolution ci-après :

- 1) 60% pour la première unité;
- 2) Pour les unités postérieures, suivant l'évolution de la capacité technique de l'industrie brésilienne.

Article 4. La construction des usines de gazéification de charbon destinées à la production de gaz de faible pouvoir calorifique constitue un programme spécifique qui sera défini, dans ses aspects techniques et économiques, dans un accord complémentaire postérieur.

Paragraphe unique. Le transfert de technologie visant à la maîtrise complète des entreprises brésiennes sera négocié par les entreprises dans le respect de la législation en vigueur.

Article 5. Dans le cadre du plan de développement de nouvelles mines de charbon défini par le Gouvernement brésilien, l'industrie française, et notamment les Charbonnages de France, pourra prêter son assistance et sa coopération technologique pour l'ouverture, l'installation et l'exploitation de nouvelles mines de charbon, dans le but de transférer les technologies aux entreprises brésiennes. Les modalités d'application de cet article feront l'objet d'accords complémentaires entre les entreprises concernées, opération par opération.

Article 6. Dans la construction des tranches thermiques à charbon, des usines de gazéification de charbon, destinées à la production de gaz à faible pouvoir calorifique, et dans la coopération pour le développement de nouvelles mines de charbon, ladite coopération technologique et industrielle, définie par le présent Accord, aura pour objectif final la complète maîtrise de l'industrie brésilienne au stade de la conception, du projet, de la fabrication, du montage, de l'exploitation et de l'entretien des installations.

Paragraphe 1^{er}. Le transfert complet de la technologie à l'industrie brésilienne, en ce qui concerne les tranches thermiques à charbon, sera accompli dans un délai maximum de dix années à l'issue de la coopération prévue dans ce domaine.

Paragraphe 2^e. Les phases intermédiaires du transfert de cette technologie seront définies à l'occasion de l'élaboration des programmes et des projets spécifiques par le moyen des accords complémentaires mentionnés au paragraphe 3 de l'article 2.

Article 7. Afin d'appuyer systématiquement et régulièrement les activités de coopération technologique et industrielle, réalisées pendant la durée du présent Accord, les deux Gouvernements s'engagent à :

- a) Préparer conjointement, en temps utile, des programmes généraux de coopération et prendre les mesures techniques, financières et administratives essentielles au bon déroulement des programmes et des projets spécifiés dans les accords complémentaires mentionnés dans le paragraphe 3 de l'article 2;
- b) Prendre en considération lors de l'élaboration des programmes généraux de coopération les priorités attribuées par chaque Gouvernement aux objectifs nationaux, aux zones géographiques, aux secteurs d'activité, aux formes de collaboration et autres intérêts nationaux de façon à intégrer les programmes et les projets spécifiques dans la planification régionale ou nationale;
- c) Etablir une procédure adéquate permettant de suivre périodiquement l'exécution des programmes et projets;
- d) Etablir d'un commun accord des procédures d'échange d'informations périodiques sur le déroulement de la coopération technologique et industrielle pendant la durée du présent Accord et des accords complémentaires spécifiques;
- e) Accorder à leurs industries respectives tout l'appui possible et également les informations et les éléments destinés à l'exécution des objectifs visés.

Article 8. 1. Le Ministre brésilien des Mines et de l'Energie est chargé de l'application du présent Accord et désignera, en tant que de besoin, un représentant chargé personnellement de veiller à la bonne exécution de cette Convention.

2. Le Ministre français de l'Industrie, en liaison avec le Ministre du Commerce Extérieur, est chargé de l'application du présent Accord.

Article 9. Outre que l'objectif principal prévu dans l'article 1 du présent Accord, les Parties contractantes sont d'accord pour que la coopération prévue entre les deux Gouvernements comprenne également les activités suivantes :

- a) Perfectionnement et formation au Brésil et en France de techniciens brésiliens de niveaux moyens et supérieurs afin que ceux-ci puissent prendre part aux études, à la préparation et à la réalisation des programmes et des projets spécifiques prévus dans le présent Accord et puissent également participer à l'activité dans les différents secteurs liés au charbon du Brésil;
- b) Organisation de séminaires, de cycles de conférence, de programmes de formation professionnelle et d'autres activités similaires en des lieux définis périodiquement;
- c) Octroi de bourses d'études à des candidats des deux pays, dûment sélectionnés et désignés en vue de participer aux cours ou aux stages de formation professionnelle de perfectionnement ou de spécialisation;
- d) Organisation de toutes autres activités de coopération technique et industrielle à convenir entre les deux pays et visant à la réalisation des objectifs prévus dans le présent Accord d'application.

Article 10. La présente Convention, comme tous les accords complémentaires, pourra être modifiée par accord entre les deux Gouvernements.

Article 11. 1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

2. Le présent Accord pourra être dénoncé par l'une des deux Parties contractantes. La dénonciation prendra effet 6 mois après la date de notification écrite adressée par le Gouvernement intéressé.

3. La dénonciation n'affectera pas les accords complémentaires conclus entre les entreprises.

FAIT à Paris, le 30 janvier mil neuf cent quatre-vingt-un, en deux exemplaires originaux et authentiques, en langues portugaise et française.

Pour le Gouvernement
de la République Fédérative
du Brésil :

[Signé]

CÉSAR CALS DE OLIVEIRA FILHO
Ministre des Mines
et de l'Energie

Pour le Gouvernement
de la République française :

[Signé]

ANDRÉ GIRAUD
Ministre de l'Industrie

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC ON TECHNOLOGICAL AND INDUSTRIAL CO-OPERATION WITH RESPECT TO COAL

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the French Republic,

Bearing in mind the Agreement on Technical and Scientific Co-operation signed on 16 January 1967,²

Bearing in mind the Franco-Brazilian Protocol on Economic Co-operation with respect to Coal, of 20 May 1980,²

Bearing in mind the reciprocal advantages which will accrue from more active and more clearly defined bilateral co-operation for achieving the above-mentioned objectives,

Have decided to draw up, in a spirit of friendly co-operation, an agreement on technological and industrial co-operation with respect to coal, as follows:

Article I. The purpose of this Agreement is to contribute to the development of the energy resources of the two countries by increasing the utilization of coal on the basis of the following activities:

- a) Promoting and implementing technological and industrial co-operation between Brazilian and French industries with a view to constructing five coal-fuelled electric power units;
- b) Promoting and implementing technological and industrial co-operation between Brazilian and French industries with a view to constructing plants for the production of gas of low heat value from coal;
- c) Promoting and implementing technological and industrial co-operation between Brazilian and French industries from the prospecting stage to that of operating underground coal mines.

Article II. 1. In order to achieve the objective of this Agreement, the two Governments shall co-operate with and assist each other, constantly bearing in mind, in the course of carrying out the specified activities, their respective technical and financial capabilities.

2. For the term of this Agreement, the said co-operation and assistance shall consist of implementing specific programmes and projects.

3. The specific programmes and projects for implementing this Agreement shall be executed in accordance with provisions to be laid down in complementary agreements, concluded between enterprises of the two countries, which shall be in conformity with the legislation in force in each country and specify, in each

¹ Came into force on 30 January 1981 by signature, in accordance with article 11 (1).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 712, p. 187.

³ *Ibid.*, vol. 1196, No. 1-19014.

case, the degree of participation of each Contracting Party; all the foregoing shall be in conformity with the provisions of this Agreement.

4. In implementing specific programmes and projects, increasing participation by Brazilian industry shall be ensured from the outset of the said activities, at the project study and development stage, in the supply of all the equipment necessary for carrying out this Agreement and in the use of consultants or any other suppliers of services. The procedures for implementation shall be laid down in the documents referred to in the preceding paragraph.

Article III. The construction of coal-fuelled electric power units shall constitute a specific programme of 10 years' duration which shall commence on the entry into force of this Agreement and continue at the rate of one 335/350 MW unit every two years.

First paragraph. The fuel to be used shall be coal of high ash content.

Second paragraph. Participation by the Brazilian industry in the construction of these thermal power units shall increase on the following basis:

- (I) 60 per cent for the first unit;
- (II) For subsequent units, depending upon the progress of the technical capacity of Brazilian industry.

Article IV. The construction of gasification plants for producing gas of low heat value shall constitute a specific programme, the technical and economic aspects of which shall be set forth in a later complementary agreement.

Sole paragraph. The transfer of technology for the purpose of enabling a full takeover by the Brazilian enterprises shall be negotiated by the enterprises of the two countries in compliance with the legislation in force.

Article V. Under the plan for developing new coal mines drawn up by the Brazilian Government, French industry, in particular Charbonnages de France, may provide technological assistance and co-operation for the opening, installation and operation of new coal mines, with a view to transferring technology to the Brazilian enterprises.

The procedures for implementing this article shall form the subject of separate inter-enterprise complementary agreements for each operation.

Article VI. In the construction of the coal-fuelled power units and the coal gasification plants for producing gas of low heat value, and in the co-operation for developing new coal mines, the said technological and industrial co-operation, as defined in this Agreement, shall have as its ultimate objective the complete takeover by Brazilian industry at the designing, planning, manufacturing, assembling, operational and maintenance stages of the installations.

First paragraph. The transfer of technology to Brazilian industry shall be completed, in respect of the coal-fuelled power units, within a maximum of ten years, the period set for carrying out the specified co-operation in this field.

Second paragraph. The intermediate stages of the transfer of this technology shall be determined when the specific programmes and projects are formulated and established in the complementary agreements referred to in article 2, paragraph 3.

Article VII. In order to provide systematic and regular support for the technological and industrial co-operation activities carried out during the term of this Agreement, the two Governments undertake to:

- (a) Draw up, jointly and punctually, general programmes of co-operation, and take the technical, financial and administrative action essential for the successful implementation of the programmes and projects specified in the complementary agreements referred to in article 2, paragraph 3;
- (b) Take into account, during the formulation of the general programmes of co-operation, the priorities accorded by each Government to national objectives, geographical zones, sectors of activity, forms of co-operation and other national interests, in such a manner as to integrate the specific programmes and projects into regional or national planning;
- (c) Establish an appropriate procedure whereby the execution of the programmes and projects may be monitored periodically;
- (d) Agree on procedures for the periodic exchange of information on the development of technological and industrial co-operation during the term of this Agreement and of the specific complementary agreements;
- (e) Provide their respective industries with all possible support, together with information and other data for achieving the desired objectives.

Article VIII. 1. On the Brazilian side, the Minister of State for Mines and Energy shall be in charge of implementing this Agreement and shall, if necessary, appoint a representative who shall be personally responsible for monitoring its proper execution.

2. On the French side, the Minister of Industry, in conjunction with the Minister of Foreign Trade, shall be in charge of implementing this Agreement.

Article IX. Apart from the principal objective specified in article 1 of this Agreement, the Contracting Parties agree that the specified co-operation between the two Governments shall also cover the following activities:

- (a) Basic and advanced training, in Brazil and in France, of Brazilian technicians at the intermediate and higher levels, to enable them to take part in the studies, preparation and implementation of the specific programmes and projects covered in this Agreement and also to participate in the activities of the various sectors connected with the Brazilian coal sector;
- (b) Organization of seminars, series of lectures, vocational training programmes and other similar activities at places to be determined from time to time;
- (c) Granting of study scholarships to duly selected and appointed candidates of both countries, to enable them to attend advanced vocational training or specialization courses;
- (d) Organization of all other activities relevant to technological and industrial co-operation to be agreed upon between the two countries in order to achieve the objectives of this Agreement.

Article X. This Agreement and all the complementary agreements may be amended by agreement between the two Governments.

Article XI. 1. This Agreement shall enter into force on the date of its signature.

2. This Agreement may be denounced by either of the two Contracting Parties. Denunciation shall take effect six months after the date on which the Government concerned has notified the other Government, in writing, of its decision to do so.

3. Denunciation shall not affect the complementary agreements concluded between enterprises.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries, authorized by their respective Governments, have signed this Arrangement.

DONE at Paris on 30 January 1981, in duplicate in the Portuguese and French languages, the two texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic
of Brazil:

[Signed]

CÉSAR CALS DE OLIVEIRA FILHO
Minister of Mines and Energy

For the Government
of the French Republic:

[Signed]

ANDRÉ GIRAUD
Minister of Industry

No. 19794

**BRAZIL
and
FRANCE**

**Supplementary Co-operation Arrangement in the field of
telecommunications. Signed at Paris on 9 March 1981**

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

**BRÉSIL
et
FRANCE**

**Arrangement complémentaire de coopération dans le
domaine des télécommunications. Signé à Paris le
9 mars 1981**

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

CONVÊNIO COMPLEMENTAR DE COOPERAÇÃO TÉCNICA
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRA-
SIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA, NO DOMÍ-
NIO DAS TELECOMUNICAÇÕES

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa,

Desejosos de promover e reforçar, no quadro do Acordo de Cooperação Científica e Técnica, assinado a 16 de janeiro de 1967, entre os dois Governos, a cooperação no campo das telecomunicações,

Acordaram o seguinte:

Artigo I. OBJETIVO

O presente Convênio tem como objetivo instaurar, entre as duas Partes, uma cooperação no campo das telecomunicações, para o desenvolvimento em comum de técnicas novas.

Artigo II. ORGANISMOS RESPONSÁVEIS

1. O Governo da República Federativa do Brasil designa, como organismo responsável pela execução do presente Convênio, a Secretaria-Geral do Ministério das Comunicações.

2. O Governo da República Francesa designa, para o mesmo fim, à “Direction Générale des Télécommunications”, do “Secrétariat d’Etat aux Postes et Télécommunications et à la Télédiffusion”.

Artigo III. CAMPO DE APLICAÇÃO

1. A cooperação será exercida em todas as áreas de competência das administrações, seja a título de administração, seja a título de conselho técnico.

2. As áreas de cooperação serão estabelecidas, anualmente, pelo grupo de trabalho mencionado no Artigo VI.

Artigo IV. MODALIDADES DE EXECUÇÃO

A cooperação entre as duas Partes poderá ser realizada, notadamente, de acordo com as seguintes modalidades:

- a) Execução de estudos elaborados em comum para o desenvolvimento e a adaptação de técnicas novas às necessidades do Brasil;
- b) Encorajar o desenvolvimento da cooperação industrial e o intercâmbio entre organismos e empresas dos dois Países;
- c) Missões técnicas de especialistas franceses ao Brasil;
- d) Estágios de especialização para engenheiros e técnicos brasileiros na França;
- e) Estudos técnicos de problemas submetidos pela Parte brasileira;
- f) Intercâmbio de documentação técnica.

Artigo V. PROGRAMA

1. Será estabelecido anualmente, de comum acordo entre as duas Partes, um programa que especifique o número de especialistas brasileiros e franceses, cujas missões ou estágios estão previstos, assim como os meios necessários para a implementação desse programa.

2. Esse programa, tendo carácter indicativo, será elaborado pelo grupo de trabalho mencionado no Artigo VI. Deverá ser aprovado e posto em andamento segundo o procedimento em vigor em um e outro país, para o estabelecimento e a execução dos programas bilaterais de cooperação técnica.

Artigo VI. CRIAÇÃO DE UM GRUPO DE TRABALHO

1. As duas Partes convêm em criar um grupo de trabalho que terá por missão:

- a) Determinar anualmente os campos nos quais a cooperação se exercerá;
- b) Supervisionar as ações decorrentes da aplicação da modalidade de execução prevista no Artigo IV, alínea b);
- c) Fazer recomendações, preparar e acompanhar a execução dos programas anuais de cooperação mencionados no Artigo V;
- d) Estudar os problemas que possam surgir durante a aplicação do presente Convênio.

2. Esse grupo de trabalho reúne-se em sessões ordinárias, anualmente, ora no Brasil, ora na França.

Artigo VII. MODALIDADES FINANCEIRAS

1. Sob reserva de contratos particulares, cumpre assinalar, a título indicativo, que a repartição dos encargos financeiros das intervenções decididas de comum acordo, será feita do seguinte modo:

a) Encargos da Parte brasileira:

i. Missões técnicas e científicas de especialistas franceses ao Brasil:

- Indenização mensal no Brasil calculada com base no pagamento usual de um especialista brasileiro de mesmo nível;
- As despesas de estada serão estabelecidas de conformidade com a tabela aplicada pelo Ministério das Comunicações da República Federativa do Brasil, de acordo com a categoria do especialista em missão;
- Os custos de estada não se aplicarão para as missões de duração superior a 3 meses;

ii. Estágios de especialistas e técnicos brasileiros na França: os custos das passagens internacionais; ida e volta;

iii. Fornecimento de material técnico: o fornecimento de materiais e instalações necessários à realização do programa;

iv. Execução dos trabalhos: o fornecimento de meios técnicos e administrativos necessários ao bom desenvolvimento dos trabalhos, assim como todos os meios materiais apropriados (laboratórios, escritórios, pessoal administrativo, meios de transporte e de trabalho no local, etc.);

b) Encargos da Parte francesa:

- i. Missões técnicas de especialistas e técnicos franceses ao Brasil: os custos das passagens internacionais; ida e volta;
 - ii. Estágios de especialistas brasileiros na França: indenização mensal na França, conforme a tabela aplicada pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, de acordo com o tipo da missão e da categoria do especialista na missão;
 - iii. Fornecimento de documentação e de materiais de demonstração: a lista correspondente será estabelecida anualmente, em função dos créditos disponíveis;
- c) A cobertura das despesas referentes aos estudos previstos no Artigo IV, alínea a) e e) será objeto de entendimento entre as Partes, em cada caso específico.

Artigo VIII. UTILIZAÇÃO DA INFORMAÇÃO

1. As duas Partes comprometem-se a não dar conhecimento a terceiros, sem consentimento mútuo, dos documentos que lhes forem enviados no quadro do presente Convênio.

2. Esta disposição não se aplica às entidades e empresas operadoras vinculadas ao Ministério das Comunicações e às da “Direction Générale des Télécommunications”.

Artigo IX. DURAÇÃO DO CONVÊNIO

O presente Convênio é válido por dois anos a contar da data de sua assinatura. Será renovado, a seguir, por recondução tácita, por um ou vários períodos de dois anos, salvo notificação em contrário de uma ou outra das Partes, por via diplomática, com um aviso prévio de três meses.

FEITO em Paris, aos 9 dias do mês de março de 1981, em dois exemplares, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo
da República Federativa
do Brasil:

[Signed — Signé]

LUIZ GONZAGA DO NASCIMENTO
E SILVA

Pelo Governo
da República Francesa:

[Signed — Signé]

PIERRE RIBES

ARRANGEMENT COMPLÉMENTAIRE¹ DE COOPÉRATION DANS
LE DOMAINE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU
BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République Française,

Désireux de promouvoir et de renforcer, dans le cadre de l'Accord de Coopération Scientifique et Technique, signé le 16 janvier 1967², la coopération dans le domaine des Télécommunications,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. OBJET

Le présent Arrangement a pour objet d'instaurer entre les deux Parties une coopération dans le domaine des Télécommunications, pour le développement en commun de techniques nouvelles.

Article II. ORGANISMES RESPONSABLES

1. Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil désigne, à cette même fin, le Secrétariat Général du Ministère des Communications.

2. Le Gouvernement de la République Française désigne, comme organisme responsable pour l'exécution du présent Arrangement, la Direction Générale des Télécommunications du Secrétariat d'Etat aux Postes et Télécommunications.

Article III. DOMAINE D'APPLICATION

1. La coopération s'exercera dans tous les domaines où les administrations sont compétentes à titre, soit de maître d'œuvre, soit de conseil technique.

2. Les domaines de coopération seront établis chaque année par le groupe de travail mentionné à l'article VI.

Article IV. MODALITÉS D'EXÉCUTION

La coopération entre les deux Parties peut être exécutée, notamment selon les modalités suivantes :

- a) Exécution d'études menées en commun pour la mise au point et l'adaptation de techniques nouvelles aux besoins du Brésil;
- b) Encourager le développement de la coopération industrielle et des échanges entre les organismes et entreprises des deux pays;
- c) Missions techniques de spécialistes français au Brésil;
- d) Stages de spécialisation pour des ingénieurs et techniciens brésiliens en France;
- e) Etudes techniques de problèmes soumis par la partie brésilienne;
- f) Echange de documentation technique.

¹ Entré en vigueur le 9 mars 1981 par la signature, conformément à l'article IX.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 712, p. 187.

Article V. PROGRAMME

1. Il est établi annuellement, de commun accord entre les deux Parties, un programme précisant le nombre de spécialistes brésiliens et français dont les missions ou les stages sont prévus, ainsi que les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ce programme.

2. Ce programme, ayant un caractère indicatif, est élaboré par le groupe de travail mentionné à l'article VI. Il doit être approuvé et mis en œuvre selon les procédures en vigueur dans l'un et l'autre pays pour l'établissement et l'exécution des programmes bilatéraux de coopération technique.

Article VI. CRÉATION D'UN GROUPE DE TRAVAIL

1. Les deux Parties conviennent de créer un groupe de travail qui aura pour mission :

- a) Déterminer annuellement les domaines dans lesquels la coopération s'exercera;
- b) Superviser les actions résultant de l'application des modalités d'exécution prévues à l'article IV, paragraphe b;
- c) Faire des recommandations, préparer et suivre l'exécution des programmes annuels de coopération mentionnés à l'article V;
- d) Etudier les questions qui pourraient se poser pendant l'application du présent Arrangement.

2. Ce groupe de travail se réunit annuellement en session ordinaire, tantôt au Brésil tantôt en France.

Article VII. MODALITÉS FINANCIÈRES

Sous réserve de contrats particuliers, il est rappelé, à titre indicatif, que la répartition des charges financières des interventions décidées d'un commun accord se fait de la manière suivante :

- a) Prestations à la charge de la Partie brésilienne :
 - i) Missions techniques et scientifiques de spécialistes français au Brésil :
 - L'indemnité mensuelle au Brésil, calculée sur la base du traitement servi à un spécialiste brésilien de même niveau;
 - Les frais de séjour sont établis conformément au barème appliqué par le Ministère des Communications de la République Fédérative du Brésil, selon la catégorie du spécialiste en mission;
 - Les frais de séjour ne sont pas appliqués pour les missions de durée supérieure à trois mois;
 - ii) Stages de spécialistes et techniciens brésiliens en France : les frais de billets internationaux aller et retour;
 - iii) Cession de matériel technique : la cession des matériels et des installations nécessaires à la réalisation du programme;
 - iv) Exécution des travaux : la cession des moyens techniques et administratifs nécessaires au bon déroulement des travaux, ainsi que tous les moyens matériels appropriés (laboratoires, bureaux, secrétariats, moyens de transport et de travaux sur place, etc.);

- b) Prestations à la charge de la Partie française :
- i) Missions techniques de spécialistes et techniciens français au Brésil : les frais de billets internationaux aller et retour;
 - ii) Stages de spécialistes brésiliens en France : indemnité mensuelle en France, conformément au barème appliqué par le Ministère des Affaires Etrangères selon le type de mission et la catégorie du spécialiste en mission;
 - iii) Cession de documentation et de matériels de démonstration : la liste correspondante est établie chaque année en fonction des crédits disponibles;
- c) La prise en charge des dépenses concernant l'exécution des études prévues à l'article IV, alinéas *a* et *e*, fera l'objet d'accords entre les Parties, dans chaque cas spécifique.

Article VIII. UTILISATION DE L'INFORMATION

1. Les deux Parties s'engagent à ne pas donner connaissance à des tiers, sans consentement mutuel, des documents qui leur ont été envoyés dans le cadre du présent Arrangement.

2. Cette disposition ne s'applique pas aux organismes et entreprises d'exploitation relevant du Ministère des Communications et à ceux relevant de la Direction Générale des Télécommunications.

Article IX. DURÉE DE L'ARRANGEMENT

Le présent Arrangement est valable pour deux ans à compter de la date de sa signature. Il sera ensuite renouvelé par tacite reconduction pour une ou plusieurs périodes de deux ans, sauf notification contraire de l'une ou l'autre des Parties, notifiée par voie diplomatique avec un préavis de trois mois.

FAIT à Paris, le 9 mars 1981, en deux exemplaires, en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Fédérative
du Brésil :

[Signé]

LUIZ GONZAGA DO NASCIMENTO
E SILVA

Pour le Gouvernement
de la République française :

[Signé]

PIERRE RIBES

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SUPPLEMENTARY CO-OPERATION ARRANGEMENT¹ BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF
BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC
IN THE FIELD OF TELECOMMUNICATIONS

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the French Republic,

Desiring to promote and strengthen co-operation in the field of telecommunications, within the framework of the Agreement on technical and scientific co-operation signed on 16 January 1967,²

Have agreed as follows:

Article I. OBJECT

The object of this Arrangement is to initiate co-operation between the two Parties in the field of telecommunications for the joint development of new technologies.

Article II. RESPONSIBLE AGENCIES

1. The Government of the Federative Republic of Brazil designates as the agency responsible for the implementation of this Arrangement the General Secretariat of the Ministry of Communications.

2. The Government of the French Republic designates for the same purpose the Department of Telecommunications of the State Secretariat for Postal and Telecommunications Services.

Article III. SCOPE OF APPLICATION

1. Co-operation shall take place in all fields in which the administrations are competent, namely, administration or technical advice.

2. The fields of co-operation shall be determined each year by the Working Group mentioned in article VI.

Article IV. MODALITIES OF IMPLEMENTATION

Co-operation between the two Parties may take the following forms:

- (a) Joint execution of studies for the development and adaptation of new technologies to meet the needs of Brazil;
- (b) Promotion of the development of industrial co-operation and promotion of exchanges between agencies and enterprises in the two countries;
- (c) Technical missions of French specialists to Brazil;
- (d) Specialized training courses in France for Brazilian engineers and technicians;
- (e) Technical studies of problems submitted by the Brazilian Government; and
- (f) Exchange of technical documentation.

¹ Came into force on 9 March 1981 by signature, in accordance with article IX.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 712, p. 187.

Article V. PROGRAMME

1. By mutual agreement between the two Parties, a programme shall be prepared annually which shall specify the number of Brazilian and French specialists for whose missions or training courses provision has been made, and the resources required for the implementation of this programme.

2. This programme, being of an indicative nature, shall be drawn up by the Working Group mentioned in article VI. It must be approved and implemented in accordance with the procedures in force in both countries for the preparation and implementation of bilateral programmes of technical co-operation.

Article VI. ESTABLISHMENT OF A WORKING GROUP

1. The two Parties agree to establish a working group whose mission shall be to:

- (a) Determine annually the areas in which co-operation shall take place;
- (b) Supervise the activities resulting from the application of the modalities of implementation provided for in article IV, paragraph *b*;
- (c) Make recommendations and prepare and monitor the implementation of the annual programmes of co-operation mentioned in article V;
- (d) Study any problems which may arise during the implementation of this Arrangement.

2. The Working Group shall meet annually in regular session, alternately in Brazil and in France.

Article VII. FINANCIAL ARRANGEMENTS

With the exception of specific contracts, it is hereby stated, as a general indication, that the distribution of the costs of the mutually agreed actions shall be made in the following manner:

- (a) Costs charged to Brazil:
 - (i) Technical and scientific missions of French specialists sent to Brazil:
 - Monthly allowance in Brazil calculated on the basis of the normal salary of a Brazilian specialist of the same level;
 - Subsistence allowances shall be determined in conformity with the scale applied by the Ministry of Communications of the Federative Republic of Brazil, according to the category of the specialist on mission;
 - Subsistence allowances shall not be payable for missions of over three months;
 - (ii) Training courses in France for Brazilian specialists and technicians: international return tickets;
 - (iii) Supply of technical equipment: provision of the equipment and installations required for the implementation of the programme;
 - (iv) Project execution: provision of the technical and administrative resources required for the proper execution of projects, together with all appropriate material resources (laboratories, offices, administrative staff, transport and on-site facilities, etc.);

- (b) Costs charged to France:
- (i) Technical missions in Brazil of French specialists and technicians: international return tickets;
 - (ii) Training courses in France for Brazilian specialists: monthly allowance in France, in conformity with the scale applied by the Ministry of Foreign Trade, according to the type of mission and the category of the specialist on mission;
 - (iii) Supply of documentation and demonstration materials: an appropriate list shall be prepared each year in the light of available credits.
- (c) The distribution of expenses related to the studies provided for in article IV, paragraphs (a) and (e), shall be determined by agreement between the Parties, in each specific case.

Article VIII. USE OF INFORMATION

1. The two Parties undertake not to make available to third parties, without mutual consent, the documents which have been transmitted to them under this Arrangement.

2. This provision shall not apply to agencies and enterprises which are linked with the Ministry of Communications and those which are linked with the Department of Telecommunications.

Article IX. DURATION OF THE ARRANGEMENT

This Arrangement shall be valid for a period of two years from the date of its signature. It shall then be renewed by tacit agreement for one or several periods of two years each, except where notification to the contrary is given by either Party, through the diplomatic channel, at least three months before the expiry of any such period.

DONE at Paris on 9 March 1981, in two copies, in the French and Portuguese languages, the two texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic
of Brazil:

[Signed]

LUIZ GONZAGA DO NASCIMENTO
E SILVA

For the Government
of the French Republic:

[Signed]

PIERRE RIBES

No. 19795

**BRAZIL
and
FRANCE**

Exchange of letters constituting an agreement relating to the reciprocal granting of authorizations to permit licensed amateur radio operators of either State to operate stations in the other State. Paris, 9 March 1981

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

**BRÉSIL
et
FRANCE**

Échange de lettres constituant un accord en vue d'accorder aux radioamateurs de l'un des deux États, titulaires d'une licence en cours de validité, les autorisations d'utiliser une station radioélectrique sur le territoire de l'autre État. Paris, 9 mars 1981

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE
LE BRÉSIL ET LA FRANCE EN VUE D'ACCORDER AUX
RADIOAMATEURS DE L'UN DES DEUX ÉTATS, TITULAIRES
D'UNE LICENCE EN COURS DE VALIDITÉ, LES AUTORI-
SATIONS D'UTILISER UNE STATION RADIOÉLECTRIQUE
SUR LE TERRITOIRE DE L'AUTRE ÉTAT

I

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

Paris, 09 de março de 1981

Nº 04

Senhor Ministro,

Tenho a honra de referir-me às conversações entre representantes do Governo do Brasil e do Governo da França, relativas à possibilidade de se concluir um acordo entre os dois Governos, concernente à autorização recíproca para que os radioamadores licenciados num dos países possam operar suas estações no outro país, de acordo com o previsto no Artigo 41 do Regulamento de Radiocomunicações, anexo à Convenção Internacional de Telecomunicações, sob as condições seguintes:

I. Toda pessoa de nacionalidade de uma das Partes Contratantes pode ser autorizada a efetuar emissões de radiofrequência por intermédio de uma estação radioamadora no território da outra Parte, com a condição de que ela seja titular de uma licença emitida pelas suas autoridades nacionais para a utilização de uma estação de radioamador.

II. A solicitação de autorização deve ser endereçada às autoridades competentes da Parte Contratante no território da qual a estação será utilizada.

III. As autoridades administrativas competentes de cada Parte Contratante podem emitir a autorização em questão, sob reserva do direito de, a todo momento e por qualquer causa, rejeitar uma solicitação, suspender ou revogar toda autorização, realizar modificações nas condições de emissão da referida autorização, segundo as normas legais de cada país.

IV. O radioamador que tiver obtido uma licença para operar sua estação no território da outra Parte Contratante, de acordo com o item I, está obrigado a obedecer aos preceitos referentes ao serviço, previstos na legislação interna desse país.

2. Caso o Governo da França concorde com as disposições acima, proponho que a presente nota e a resposta de Vossa Excelência, da igual teor, constituam um Acordo entre nossos dois Governos, a entrar em vigor na data da nota de resposta, e que poderá ser suspenso, por qualquer dos Governos, mediante aviso escrito com antecedência de seis (6) meses.

¹ Entré en vigueur le 9 mars 1981 par l'échange desdites lettres.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha mais alta consideração.

[Signed — Signé]

L. G. DO NASCIMENTO E SILVA
Embaixador

A Sua Excelência o Senhor Pierre Ribes
Secretário de Estado de Correios, Telégrafos
e Teledifusão

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Paris, le 9 mars 1981

Nº 04

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux conversations qui ont eu lieu entre les représentants du Gouvernement brésilien et du Gouvernement français au sujet de la possibilité de conclure un accord entre les deux Gouvernements concernant la délivrance réciproque, aux radioamateurs titulaires d'une licence de l'un des deux pays, d'autorisations d'utiliser une station dans l'autre pays, conformément aux dispositions de l'article 41 du Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications¹, aux conditions suivantes :

[Voir lettre II]

2) Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement français, je propose que la présente note et la réponse de même teneur de Votre Excellence constituent entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de ladite réponse et que l'un ou l'autre des deux Gouvernements pourra dénoncer moyennant un préavis écrit de six mois.

Veillez agréer, etc.

L'Ambassadeur,

[Signed]

L. G. DO NASCIMENTO E SILVA

Son Excellence Monsieur Pierre Ribes
Secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications
et à la télédiffusion

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1210, p. 3.

II

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
SECRETARIAT D'ÉTAT AUX POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS
ET À LA TÉLÉDIFFUSION
PARIS

Paris, le 9 mars 1981

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant aux conversations entre les représentants du Gouvernement de la République Fédérative du Brésil et du Gouvernement de la République Française en vue d'accorder aux radioamateurs de l'un des deux Etats, titulaire d'une licence en cours de validité, l'autorisation d'utiliser une station radioélectrique sur le territoire de l'autre Etat, conformément aux dispositions de l'article 41 du Règlement des radiocommunications, annexe de la Convention internationale des télécommunications, j'ai l'honneur de vous faire savoir que cet Accord pourrait être conclu aux conditions suivantes :

I. Toute personne ayant la nationalité de l'une des Parties contractantes peut être autorisée à effectuer des émissions radioélectriques, à l'aide d'une station d'amateur sur le territoire de l'autre Partie à condition qu'elle soit titulaire d'une licence délivrée par ses autorités nationales pour l'utilisation d'une station radioélectrique d'amateur.

II. La demande d'autorisation doit être adressée aux autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le poste sera utilisé.

III. Les autorités administratives compétentes de chaque Partie contractante peuvent délivrer l'autorisation dont il s'agit sous réserve du droit, à tout moment et pour quelque cause que ce soit, de rejeter une demande, de suspendre ou retirer toute autorisation, d'apporter des modifications aux conditions de délivrance de ladite autorisation. Sous réserve des dispositions législatives pertinentes, les autorités concernées ne sont pas tenues de faire connaître le motif de leur décision.

IV. Le radioamateur qui aurait obtenu sa licence en vue d'opérer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément au paragraphe I, est tenu d'obéir aux règles d'utilisation des appareils radioélectriques établies par la législation interne du pays sur le territoire duquel ladite station est installée.

Si les dispositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement brésilien, j'ai l'honneur de vous proposer que la présente lettre et la réponse de Votre Excellence, de même teneur et datées du même jour, constituent un accord entre les deux Gouvernements entrant en vigueur dès à présent. L'Accord cessera de porter effet six mois après que l'une des deux Parties contractantes aura notifié à l'autre Partie son intention d'y mettre fin.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

[Signé]

PIERRE RIBES

Monsieur Luiz Gonzaga do Nascimento e Silva
Ambassadeur du Brésil en France
Paris

[TRANSLATION — TRADUCTION]

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
BETWEEN THE GOVERNMENT OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF FRANCE RELATING TO THE RECIPROCAL GRANTING OF AUTHORIZATIONS TO PERMIT LICENSED AMATEUR RADIO OPERATORS OF EITHER STATE TO OPERATE STATIONS IN THE OTHER STATE

I

Paris, 9 March 1981

No. 04

Sir,

I have the honour to refer to the discussions between the representatives of the Government of Brazil and of the Government of France concerning the possibility of concluding an agreement between the two Governments relating to the reciprocal granting of authorization to permit licensed amateur radio operators of either country to operate stations in the other country, in accordance with the provisions of article 41 of the International Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention,² under the following conditions:

I. Any individual having the nationality of one of the Contracting Parties may be authorized to make radio broadcasts using an amateur radio station in the territory of the other Party, provided that he is licensed by his national authorities to operate an amateur radio station.

II. The request for authorization shall be addressed to the competent authorities of the Contracting Party in whose territory the station is to be operated.

III. The competent administrative authorities of either Contracting Party may issue such authorization, reserving the right, at any time and for any reason, to reject an application, suspend or revoke any authorization, or introduce changes in the conditions for the issue of such authorization, in accordance with the legal provisions of each country.

IV. An amateur radio operator who has obtained a licence to operate a station in the territory of the other Contracting Party, in accordance with paragraph I, shall observe the regulations governing the operation of radio equipment provided for under the domestic laws of that Contracting Party.

2. If the Government of France concurs with the foregoing provisions, I have the honour to suggest that this letter and your reply to the same effect should constitute an agreement between our two Governments to enter into force

¹ Came into force on 9 March 1981 by the exchange of the said letters.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1210, p. 2.

on the date of your reply. The agreement may be terminated by either Government giving six months' written notice to the other.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

L. G. DO NASCIMENTO E SILVA
Ambassador

His Excellency Mr. Pierre Ribes
Secretary of State for Posts, Telecommunications
and Broadcasting

II

FRENCH REPUBLIC
SECRETARIAT OF STATE FOR POSTS, TELECOMMUNICATIONS
AND BROADCASTING
PARIS

Paris, 9 March 1981

Sir,

With reference to the discussions between the representatives of the Government of the Federative Republic of Brazil and of the Government of the French Republic with a view to granting amateur radio operators of either State, in possession of a valid licence, authorization to operate a radio station in the territory of the other State, in accordance with the provisions of article 41 of the International Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention, I have the honour to inform you that this Agreement could be concluded under the following conditions:

[See letter I]

If the Brazilian Government concurs with the foregoing provisions, I have the honour to suggest that this letter and your reply of today's date to the same effect should constitute an agreement between the two Governments to enter into force immediately. The agreement shall cease to have effect six months after either Contracting Party shall have notified the other Party of its intention to terminate it.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

PIERRE RIBES

Mr. Luiz Gonzaga do Nascimento e Silva
Ambassador of Brazil to France
Paris

No. 19796

**BRAZIL
and
COLOMBIA**

**Agreement on scientific co-operation, supplementary to the
Basic Agreement on technical co-operation signed at
Bogotá on 13 December 1972. Signed at Bogotá on
12 March 1981**

*Authentic texts: Portuguese and Spanish.
Registered by Brazil on 27 May 1981.*

**BRÉSIL
et
COLOMBIE**

**Accord relatif à la coopération scientifique, complétant
l'Accord de base relatif à la coopération technique signé
à Bogotá le 13 décembre 1972. Signé à Bogotá le 12 mars
1981**

*Textes authentiques : portugais et espagnol.
Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO CIENTÍFICA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA COLÔMBIA, COMPLEMENTAR AO ACORDO BÁSICO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA, ASSINADO EM BOGOTÁ EM 13 DE DEZEMBRO DE 1972

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia,

Em desenvolvimento do disposto no Artigo III do Acordo Básico de Cooperação Técnica de 13 de dezembro de 1972,

Reconhecendo a importância da colaboração entre o Brasil e a Colômbia no campo da ciência e da tecnologia, e

Desejosos de intensificar essa colaboração e de melhor organizar o intercâmbio entre os dois países nesse campo,

Acordam o seguinte:

Artigo I. Os Governos da República Federativa do Brasil e da República da Colômbia designam, respectivamente, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e o Fundo Colombiano de Investigação Científica e Projetos Especiais Francisco José de Caldas (COLCIENCIAS), como entidades executoras do presente Convênio.

Artigo II. O CNPq e COLCIENCIAS promoverão o intercâmbio de pesquisadores, cientistas, técnicos e professores, com o objetivo de facilitar a realização de programas de pesquisa, a organização de seminários, palestras, cursos e programas de capacitação, estágios de formação, bem como a realização de consultas recíprocas e o intercâmbio de experiências.

Artigo III. Será estabelecido, de comum acordo, no decorrer de encontros de delegações das entidades designadas, ou através de troca de correspondência, um programa de atividades, o qual poderá ser complementado ou revisto anualmente.

O referido programa e suas revisões serão submetidos à Comissão Mista de Cooperação Econômica e Técnica, criada pelo Convênio sobre Bases para a Cooperação Econômica e Técnica, de 28 de maio de 1958, e referida no Artigo II do Acordo Básico de Cooperação Técnica, de 13 de dezembro de 1972.

Artigo IV. O CNPq e COLCIENCIAS acordam promover a troca de informações sobre seus programas de pesquisas e de suas respectivas atividades, procedendo à permuta de informações, de publicações e de documentos científicos e tecnológicos.

Artigo V. O CNPq e COLCIENCIAS acordam facilitar o intercâmbio de pesquisadores, cientistas, técnicos e professores. A coordenação das medidas administrativas e técnico-científicas junto às instituições interessadas em participar dos programas de trabalho fica a cargo do organismo do país que receber o visitante, ao qual aplicar-se-ão as disposições do Artigo VII do Acordo Básico de Cooperação Técnica.

Artigo VI. Dentro do programa de intercâmbio de pesquisadores, cientistas, técnicos e professores, cada uma das entidades designadas no Artigo I receberá, anualmente, visitantes qualificados, especialistas em áreas de interesse de ambos os países, com a prévia aquiescência tanto do país que envia o visitante quanto do país hospedeiro.

Artigo VII. Em princípio, cada uma das entidades designadas pagará as despesas de transporte internacional de seus próprios pesquisadores, cientistas, técnicos e professores; as despesas com a hospedagem e transporte doméstico correrão por conta da entidade hospedeira.

Artigo VIII. As entidades designadas abrirão um crédito recíproco, em moeda nacional, equivalente a uma determinada quantia em dólares dos Estados Unidos da América, para custeio das viagens internacionais, hospedagem e passagens domésticas dos pesquisadores, cientistas, técnicos e professores dos dois países.

Artigo IX. Cada uma das entidades designadas assegurará aos pesquisadores, cientistas, técnicos e professores visitantes, assistência médica em casos de emergência. Os ônus decorrentes de morte acidental ou invalidez permanente correrão por conta da entidade a que pertencer o visitante.

Artigo X. Quando os programas comuns de pesquisa ou de intercâmbio derem lugar à importação de equipamento, material ou veículos, aplicar-se-á o disposto no Artigo VIII do Acordo Básico de Cooperação Técnica.

Artigo XI. O presente Convênio Complementar terá uma duração de três anos e será prorrogado, automaticamente, por períodos iguais, a menos que uma das Partes comunique à outra sua decisão de não renová-lo, pelo menos três meses antes da data de seu término.

Artigo XII. O presente Convênio, concluído no quadro do Acordo Básico de Cooperação Técnica, de 13 de dezembro de 1972, entra em vigor na data de sua assinatura.

FEITO em Bogotá, D.E., aos 12 dias do mês de março de 1981, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo
da República Federativa
do Brasil:

[Signed — Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Pelo Governo
da República da Colômbia:

[Signed — Signé]

DIEGO URIBE VARGAS

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO DE COOPERACIÓN CIENTÍFICA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, COMPLEMENTARIO DEL ACUERDO BÁSICO DE COOPERACIÓN TÉCNICA SUSCRITO EN BOGOTÁ EL 13 DE DICIEMBRE DE 1972

El Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República de Colombia,

En desarrollo de lo dispuesto en el artículo III del Acuerdo Básico de Cooperación Técnica del 13 de diciembre de 1972,

Reconociendo la importancia de la colaboración entre Brasil y Colombia en el campo de la ciencia y la tecnología, y

Deseosos de intensificar esa colaboración y de mejorar la organización del intercambio entre los dos países en ese campo,

Acuerdan lo siguiente:

Artículo I. Los Gobiernos de la República Federativa del Brasil y de la República de Colombia designan, respectivamente, al Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq) y al Fondo Colombiano de Investigaciones Científicas y Proyectos Especiales « Francisco José de Caldas » (COLCIENCIAS), como entidades ejecutoras del presente Convenio.

Artículo II. El CNPq y COLCIENCIAS promoverán el intercambio de investigadores, científicos, técnicos y profesores, con el objetivo de facilitar la realización de programas de investigación, organización de seminarios, conferencias, cursos y programas de capacitación, pasantías, así como también la realización de consultas recíprocas o de intercambio de experiencias.

Artículo III. Será establecido de común acuerdo durante encuentros de delegaciones de las entidades designadas, o a través de intercambio de correspondencia un programa de actividades, el cual podrá ser complementado o revisado anualmente.

El referido programa y sus revisiones serán sometidos a la Comisión Mixta de Cooperación Económica y Técnica, creada por el Convenio sobre Bases de Cooperación Económica y Técnica, del 28 de mayo de 1958, y la mencionada en el Artículo II del Acuerdo Básico de Cooperación Técnica del 13 de diciembre de 1972.

Artículo IV. El CNPq y COLCIENCIAS acuerdan promover el intercambio de informaciones sobre sus programas de investigación y de sus respectivas actividades y procederán al canje de informaciones, de publicaciones y de documentos científicos y tecnológicos.

Artículo V. El CNPq y COLCIENCIAS acuerdan facilitar el intercambio de investigadores, científicos, técnicos y profesores. La coordinación de las medidas administrativas y técnico-científicas junto a las instituciones interesadas

en participar en los programas de trabajo queda a cargo del organismo del país que recibe al visitante, al que se le aplicará lo dispuesto en el Artículo VII del Acuerdo Básico de Cooperación Técnica.

Artículo VI. Dentro del programa de intercambio de investigadores, científicos, técnicos y profesores, cada una de las entidades designadas en el artículo primero recibirá anualmente visitantes calificados, especialistas en áreas del interés de ambos países, con la aquiescencia previa tanto del país que envía al visitante como del país receptor.

Artículo VII. En principio, cada una de las entidades designadas sufragará los gastos de transporte internacional de sus propios investigadores, científicos, técnicos y profesores; los gastos de hospedaje y transporte doméstico correrán por cuenta de la entidad receptora.

Artículo VIII. Las entidades designadas abrirán un crédito recíproco, en moneda nacional, equivalente a una determinada cantidad en dólares de los Estados Unidos de América, para costear los viajes internacionales, hospedaje y pasajes domésticos de los investigadores, científicos, técnicos y profesores de los dos países.

Artículo IX. Cada una de las entidades designadas asegurará a los investigadores, científicos, técnicos y profesores visitantes, asistencia médica en casos de emergencia. La responsabilidad derivada de muerte accidental o invalidez permanente correrán por cuenta de la entidad a que pertenece el visitante.

Artículo X. Cuando los programas comunes de investigación o de intercambio dieren lugar a la importación de equipo, material o vehículos, se aplicará lo dispuesto en el Artículo VIII del Acuerdo Básico de Cooperación Técnica.

Artículo XI. El presente Convenio complementario tendrá una duración de tres (3) años y se prorrogará automáticamente por períodos iguales, salvo que una de las Partes comunique a la otra su decisión de no renovarlo, por lo menos tres (3) meses antes de la fecha de su expiración.

Artículo XII. El presente Convenio, concluido en el marco del Acuerdo Básico de Cooperación Técnica del 13 de diciembre de 1972, entra en vigor en la fecha de su firma.

HECHO en Bogotá, D.E., a los 12 días del mes de marzo de 1981, en dos ejemplares, en los idiomas portugués y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno
de la República Federativa
del Brasil:

[Signed — Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Por el Gobierno
de la República de Colombia:

[Signed — Signé]

DIEGO URIBE VARGAS

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON SCIENTIFIC CO-OPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COLOMBIA SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT ON TECHNICAL CO-OPERATION, SIGNED AT BOGOTÁ ON 13 DECEMBER 1972

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Republic of Colombia,

In pursuance of the provision of article III of the Basic Agreement on Technical Co-operation of 13 December 1972,²

Recognizing the importance of co-operation between Brazil and Colombia in the field of science and technology, and

Desirous of intensifying this co-operation and improving the organization of exchanges between the two countries in this field,

Have agreed as follows:

Article I. The Governments of the Federative Republic of Brazil and of the Republic of Colombia designate, respectively, the National Council for Scientific and Technological Development (CNPq) and the Francisco José de Caldas Colombian Fund for Scientific Research and Special Projects (COLCIENCIAS) as executing entities for this Agreement.

Article II. CNPq and COLCIENCIAS shall promote the exchange of researchers, scientists, technicians and teachers, for the purpose of facilitating the carrying out of research programmes, organization of seminars, conferences, training courses and programmes, in-service training, as well as reciprocal consultations and exchange of experience.

Article III. A programme of activities, which may be supplemented or revised annually, shall be established by common agreement during meetings of delegations from the designated entities or through exchange of correspondence.

The said programme and its revisions shall be submitted to the Mixed Commission on Economic and Technical Co-operation, established under the Agreement on Bases for Economic and Technical Co-operation of 28 May 1958,³ and referred to in article II of the Basic Agreement on Technical Co-operation of 13 December 1972.

Article IV. CNPq and COLCIENCIAS agree to promote the exchange of information on their research programmes and their respective activities and shall proceed with the exchange of information, publications and scientific and technological documents.

¹ Came into force on 12 March 1981 by signature, in accordance with article XII.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 957, p. 195.

³ *Ibid.*, vol. 369, p. 148.

Article V. CNPq and COLCIENCIAS agree to facilitate the exchange of researchers, scientists, technicians and teachers. The co-ordination of the administrative and technical-scientific measures vis-à-vis the institutions interested in participating in the work programmes shall rest with the body in the country receiving the visitor, to whom the provisions of article VII of the Basic Agreement on Technical Co-operation shall apply.

Article VI. Within the programme of exchange of researchers, scientists, technicians and teachers, each of the entities designated in article I shall receive annually qualified visitors, who are specialists in areas of interest to both countries, with the prior agreement of both the sending country and the receiving country.

Article VII. In principle, each of the entities designated shall defray the expenses of the international travel of their own researchers, scientists, technicians and teachers; the costs of lodging and domestic transport shall be borne by the receiving entity.

Article VIII. The entities designated shall open a reciprocal credit, in national currency, equivalent to an amount determined in United States dollars, to pay for international travel, lodging and domestic transport of the researchers, scientists, technicians and teachers of the two countries.

Article IX. Each of the designated entities shall ensure that the visiting researchers, scientists, technicians and teachers receive medical assistance in emergency cases. The responsibility in case of accidental death or permanent disability shall rest with the entity to which the visitor belongs.

Article X. Where the joint research or exchange programmes require the importation of equipment, material or vehicles, the provision of article VIII of the Basic Agreement on Technical Co-operation shall apply.

Article XI. This supplementary Agreement shall have a duration of three years and shall be automatically extended for equal periods, except where one of the Parties informs the other, at least three months prior to the date of its expiration, of its decision not to renew it.

Article XII. This Agreement, concluded within the framework of the Basic Agreement on Technical Co-operation of 13 December 1972, shall enter into force on the date of its signature.

DONE at Bogotá, D.E., on 12 March 1981, in two copies, in the Portuguese and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic
of Brazil:

[Signed]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

For the Government
of the Republic of Colombia:

[Signed]

DIEGO URIBE VARGAS

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE RELATIF À LA COOPÉRATION SCIENTIFIQUE, COMPLÉTANT L'ACCORD DE BASE RELATIF À LA COOPÉRATION TECHNIQUE SIGNÉ À BOGOTÁ LE 13 DÉCEMBRE 1972

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République de Colombie,

Se référant aux dispositions de l'article III de l'Accord de base relatif à la coopération technique en date du 13 décembre 1972²,

Reconnaissant l'importance de la collaboration entre le Brésil et la Colombie dans le domaine scientifique et technique, et

Désireux d'intensifier cette collaboration et d'améliorer l'organisation des échanges entre les deux pays dans ce domaine,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Gouvernements de la République fédérative du Brésil et de la République de Colombie désignent respectivement le Conseil national pour le développement scientifique et technique (CNPq) et le Fonds colombien d'études scientifiques et de projets spéciaux « Francisco José de Caldas » (COLCIENCIAS) en tant qu'organismes chargés d'exécuter le présent Accord.

Article II. Le CNPq et COLCIENCIAS encourageront l'échange de chercheurs, de scientifiques, de techniciens et de professeurs afin de faciliter la réalisation de programmes d'études, l'organisation de séminaires, de conférences, de cours et de programmes de formation et de stages ainsi que l'organisation de consultations mutuelles ou d'échanges de données d'expérience.

Article III. Il sera établi d'un commun accord, lors des réunions des délégations des entités désignées ou au moyen d'un échange de correspondance, un programme d'activités qui pourra être complété ou révisé tous les ans.

Ledit programme et ses révisions seront soumis à la Commission mixte de coopération économique et technique, créée en vertu de l'Accord de base relatif à la coopération économique et technique en date du 28 mai 1958³ ainsi qu'à la Commission visée à l'article II de l'Accord de base relatif à la coopération technique en date du 13 décembre 1972.

Article IV. Le CNPq et COLCIENCIAS conviennent de promouvoir l'échange d'informations sur leurs programmes d'études et sur leurs activités respectives, et procéderont à un échange d'informations, de publications et de documents scientifiques et techniques.

¹ Entré en vigueur le 12 mars 1981, par la signature, conformément à l'article XII.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 957, p. 195.

³ *Ibid.*, vol. 369, p. 148.

Article V. Le CNPq et COLCIENCIAS conviennent de faciliter l'échange de chercheurs, de scientifiques, de techniciens et de professeurs. La coordination des mesures administratives, techniques et scientifiques à prendre, ainsi que la coordination entre les institutions qui souhaiteraient participer aux programmes de travail, seront assurées par l'organisme du pays accueillant les visiteurs, lesquels seront soumis aux dispositions de l'article VII de l'Accord de base relatif à la coopération technique.

Article VI. Dans le cadre du programme d'échange de chercheurs, de scientifiques, de techniciens et de professeurs, chacune des entités désignées à l'article premier du présent Accord recevra tous les ans, avec l'assentiment préalable tant du pays d'envoi que du pays d'accueil, des spécialistes qualifiés dans des domaines d'intérêt commun.

Article VII. En principe, chacune des entités désignées prendra à sa charge les frais de voyages internationaux de ses propres chercheurs, scientifiques, techniciens et professeurs, les frais de logement et de transports intérieurs étant à la charge de l'entité d'accueil.

Article VIII. Les entités désignées s'ouvriront réciproquement un crédit en monnaies nationales, représentant l'équivalent d'un montant déterminé en dollars des Etats-Unis d'Amérique, pour couvrir les frais de voyages internationaux, de logement et de voyages intérieurs des chercheurs, scientifiques, techniciens et professeurs des deux pays.

Article IX. Chacune des entités désignées assurera aux chercheurs, scientifiques, techniciens et professeurs en visite une assistance médicale en cas d'urgence. Toute responsabilité pouvant découler d'un décès accidentel ou d'une invalidité permanente incombera à l'entité dont relève l'intéressé.

Article X. Les importations d'équipement, de matériel et de véhicules rendues nécessaires par les programmes conjoints d'étude ou d'échange seront soumises aux dispositions de l'article VIII de l'Accord de base relatif à la coopération technique.

Article XI. Le présent Accord complémentaire est conclu pour une durée de trois ans et sera automatiquement reconduit pour des périodes de même durée, à moins que l'une des Parties contractantes ne notifie à l'autre son intention de ne pas le renouveler trois (3) mois avant la date de son expiration.

Article XII. Le présent Accord, conclu en application de l'Accord de base relatif à la coopération technique en date du 13 décembre 1972, entrera en vigueur à la date de sa signature.

FAIT à Bogotá, D.E., le 12 mars 1981, en deux exemplaires en langues portugaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République fédérative
du Brésil :

[Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Pour le Gouvernement
de la République de Colombie :

[Signé]

DIEGO URIBE VARGAS

No. 19797

BRAZIL
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Exchange of letters constituting an agreement concerning the project "Introduction of new technologies in the growing of fruits of temperate climates in the State of Santa Catarina". Brasília, 2 April 1981

Authentic texts: German and Portuguese.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

BRÉSIL
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Échange de lettres constituant un accord relatif au projet « Adoption de techniques nouvelles de production de fruits des climats tempérés dans l'État de Santa Catarina ». Brasília, 2 avril 1981

Textes authentiques : allemand et portugais.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

EXCHANGE OF LETTERS
CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
BETWEEN BRAZIL AND THE FEDERAL
REPUBLIC OF GERMANY CONCERNING
THE PROJECT "INTRODUCTION OF
NEW TECHNOLOGIES IN THE GROWING
OF FRUITS OF TEMPERATE CLIMATES
IN THE STATE OF SANTA CATARINA"

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT
UN ACCORD¹ ENTRE LE BRÉSIL ET
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
RELATIF AU PROJET « ADOPTION DE
TECHNIQUES NOUVELLES DE PRODUCTION
DE FRUITS DES CLIMATS TEMPÉRÉS
DANS L'ÉTAT DE SANTA CATARINA »

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Brasilia, den 02.04.1981²

EZ 445/132/227/81

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf die Verbalnote DCOPT/DE-I/320/644(B46)(F36) vom 01. Dezember 1978 und das Rahmenabkommen zwischen unseren beiden Regierungen vom 30. November 1963 über Technische Zusammenarbeit folgende Vereinbarung über das Projekt „Einführung neuer Technologien beim Anbau von Obst der gemässigten Klimate im Staate Santa Catarina“ vorzuschlagen:

I. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Föderativen Republik Brasilien fördern gemeinsam durch wissenschaftlich-anbautechnische Untersuchungen und entsprechende praktische Massnahmen die Einführung neuer Technologien beim Anbau von Obst der gemässigten Klimate im Bundesstaate Santa Catarina. Ziel der Förderung des Vorhabens ist, die Obsterträge, insbesondere der Apfelkultur, zu steigern, die Fruchtqualität zu verbessern, die Einkommen der in der Region ansässigen Kleinbauern zu steigern und die Erzeugung von Nahrungsmitteln zu steigern.

II. Leistungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland:

1. Sie entsendet auf ihre Kosten:

- a) eine Fachkraft für Physiologie der Obstgehölze mit dem Schwerpunkt Anbautechnik im Obstbau (Vorhabensleiter) für die Dauer bis zu 36 Mann/Monate;
- b) eine Fachkraft für Phytomedizin im Obstbau für die Dauer bis zu 36 Mann/Monate;

¹ Came into force on 2 April 1981, the date of the letter in reply, in accordance with the provisions of the said letters.

² 2 April 1981.

¹ Entré en vigueur le 2 avril 1981, date de la lettre de réponse, conformément aux dispositions desdites lettres.

² 2 avril 1981.

- c) eine Fachkraft für Ernährung und Düngung im Obstbau für die Dauer bis zu 36 Mann/Monate;
- d) Kurzzeitfachkräfte zur Beratung bei anfallenden Spezialfragen für die Dauer bis zu 3 Mann/Monate;
- e) einen Vorhabensassistenten pro Jahr, der neben der Unterstützung der übrigen deutschen Fachkräfte während des Aufenthaltes eine Ausbildung genießt.

2. Sie liefert auf ihre Kosten cif Entladehafen technisch-wissenschaftliche Geräte und Material zur Ausstattung der Labore für Physiologie, Phytomedizin, Pflanzenernährung und Düngung sowie Ausrüstung und Material für Versuchs-, Demonstrations-, Beratungs- und Schulungswesen im Gesamtwert von bis zu DM 200.000 (in Worten: Zweihunderttausend Deutsche Mark), die zur Erfüllung der gestellten Aufgaben erforderlich sind und nicht in Brasilien hergestellt werden.

3. Sie übernimmt die Aus- und Fortbildung von fünf brasilianischen Fachkräften für die Dauer bis zu insgesamt 20 Mann/Monate, um die spätere Weiterführung der Projektarbeiten sicherzustellen. Sie werden im Einvernehmen mit den deutschen Fachkräften ausgewählt.

III. Leistungen der Regierung der Föderativen Republik Brasilien:

Sie

- 1) stellt den deutschen Sachverständigen Partnerkräfte in ausreichender Anzahl und die erforderliche Anzahl gut geeigneter Fach- und Hilfskräfte zur Verfügung;
- 2) leistet den deutschen Sachverständigen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Unterstützung und stellt ihnen alle notwendigen entsprechenden Unterlagen zur Verfügung;
- 3) stellt die für das Vorhaben notwendigen Gelände, Gebäude, Labore, Maschinen und Geräte für Feldung Gefäßversuche und Untersuchungen zur Verfügung;
- 4) stellt den deutschen Sachverständigen Dienstfahrzeuge sowie Büro- und Arbeitsräume mit entsprechendem Material zur Verfügung;
- 5) stellt die unter Nummer II, Absatz 2 dieser Vereinbarung genannte Ausrüstung von Hafengebühren, Zoll, Einfuhrabgaben und sonstigen fiskalischen Lasten und Abgaben frei;
- 6) sorgt für den unverzüglichen Transport der Ausrüstung vom Entladehafen zum Bestimmungsort und übernimmt die damit verbundenen Kosten;
- 7) liefert die für das Vorhaben erforderlichen Ausrüstungen und das Verbrauchsmaterial aus brasilianischer Erzeugung, soweit deren Bereitstellung nicht gemäss Nummer II Absatz 2 dieser Vereinbarung durch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erfolgt;
- 8) kommt für die Betriebs- und Wartungskosten der dem Projekt zur Verfügung gestellten Fahrzeuge, Maschinen und Geräte auf; und
- 9) übernimmt die Kosten für die in Ausübung der Tätigkeit der deutschen Sachverständigen in Brasilien notwendigen Dienstreisen und zahlt neben den Fahrtkosten ein angemessenes Tage- und Übernachtungsgeld.

IV. Die unter Nummer II Absatz 2 dieser Vereinbarung genannte Ausrüstung geht beim Eintreffen im Entladehafen in Brasilien in das Eigentum der Föderativen Republik Brasilien über. Sie steht den deutschen Sachverständigen für die Zeit ihrer Tätigkeit im Vorhaben uneingeschränkt zur Verfügung.

V. Die Projektträger:

- 1) Die Regierung der Föderativen Republik Brasilien beauftragt mit der Durchführung des Vorhabens die Landwirtschaftliche Forschungsgesellschaft für den Staat Santa Catarina (EMPASC);

- 2) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragt mit der Durchführung ihrer Förderungsmassnahmen die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Dag-Hammarskjöld-Weg 1, 6236 Eschborn 1.

VI. Im übrigen gelten die Bestimmungen des eingangs erwähnten Rahmenabkommens vom 30. November 1963, einschliesslich der Berlinklausel (Artikel 10), auch für diese Vereinbarung.

Falls sich die Regierung der Föderativen Republik Brasilien mit den in Nummer I-VI gemachten Vorschlägen einverstanden erklärt, werden diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen bilden, die mit dem Datum Ihrer Antwortnote in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]

FRANZ JOACHIM SCHOELLER

Seiner Exzellenz dem Minister für Auswärtige Beziehungen
der Föderativen Republik Brasilien
Herrn Botschafter Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro
Brasília, DF

[TRANSLATION]

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL
REPUBLIC OF GERMANY

Brasília, 2 April 1981

EZ 445/132/227/81

Sir,

With reference to note verbale DCOPT/DE-I/320/644(B46)(F36) of 1 December 1978 and pursuant to the Basic Agreement on Technical Cooperation concluded between our two Governments on 30 November 1963,¹ I have the honour to propose to you, on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany, the following Arrangement concerning the project "Introduction of New Technologies in the Growing of Fruits of Temperate Climates in the State of Santa Catarina":

I. The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Federative Republic of Brazil shall

[TRADUCTION]

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Brasília, le 2 avril 1981

EZ 445/132/227/81

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, de vous proposer, en me référant à la note verbale DCOPT/DE-I/320/644(B46)(F36) du 1^{er} décembre 1978 et à l'Accord de base relatif à la coopération technique conclu entre nos deux Gouvernements le 30 novembre 1963¹, l'Accord suivant sur le projet « Adoption de techniques nouvelles de production de fruits des climats tempérés dans l'Etat de Santa Catarina » :

I) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil encour-

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 657, p. 312.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 657, p. 313.

jointly promote, through scientific and technical research on cultivation and related practical measures, the introduction of new technologies in the growing of fruit of temperate climates in the Federal State of Santa Catarina. The aim of the project is to increase fruit, especially apple, yields, improve fruit quality, raise the income of the region's small farmers and increase food production.

II. The contributions of the Government of the Federal Republic of Germany shall be as follows:

1. It shall send, at its expense:

- (a) One technician (project head) specializing in physiology of fruit-bearing woody plants, with emphasis on fruit-growing methods, for a period of up to 36 man-months;
- (b) One technician specializing in plant pathology in fruit-growing, for a period of up to 36 man-months;
- (c) One technician specializing in nutrition and the use of fertilizers in fruit-growing, for a period of up to 36 man-months;
- (d) Technicians appointed on a short-term basis for consulting on special questions that arise, for a period of up to 3 man-months;
- (e) One project assistant per year who, in addition to providing support to the other German technicians, shall have the benefit of training during his stay.

2. It shall deliver, at its expense, c.i.f. port of discharge, technico-scientific apparatus and materials to equip the laboratories for physiology, plant pathology, plant nutrition and the use of fertilizers, and equipment and materials for testing, demonstration, consulting and training purposes, having a total value of up to DM 200,000 (two hundred thousand deutsche mark), required for the completion of the proposed tasks and not manufactured in Brazil.

3. It shall provide training and advanced training for five Brazilian technicians, to be selected in agreement with the German technicians, for a total period of up to

ragent ensemble, par des recherches scientifiques et techniques sur la culture et par des mesures pratiques appropriées, l'adoption de techniques nouvelles de culture de fruits des climats tempérés dans l'Etat fédéral de Santa Catarina. La promotion de ce projet vise à accroître la production fruitière, en particulier la culture des pommes, à améliorer la qualité des fruits, à élever le revenu des petits cultivateurs de la région et à intensifier la production de denrées alimentaires.

II) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne fournira les prestations suivantes :

1) Il enverra à ses frais :

- a) Un technicien en physiologie des arbres fruitiers spécialisé en cultures fruitières (chef de projet), pour une durée totale maximale de 36 mois-homme;
- b) Un spécialiste de phytomédecine en culture fruitière, pour une durée totale maximale de 36 mois-homme;
- c) Un spécialiste de nutrition et d'amendement des cultures fruitières, pour une durée totale maximale de 36 mois-homme;
- d) Des spécialistes pour des missions de courtes durées chargés de donner des conseils sur des questions particulières, pour une durée totale maximale de 3 mois-homme;
- e) Un assistant de projet pour un an qui, tout en appuyant les autres spécialistes allemands, bénéficiera d'une formation.

2) Il livrera à ses frais c.a.f. port de débarquement, les instruments technico-scientifiques et le matériel destinés aux laboratoires de physiologie, de phytomédecine, de nutrition végétale et d'amendement, ainsi que l'équipement et le matériel destinés aux expériences, démonstrations, conseils et à la formation, pour une valeur totale maximale de DM 200 000 (deux cent mille deutsche mark), qui sont indispensables à l'exécution des tâches fixées et ne peuvent être fabriqués au Brésil.

3) Il prendra en charge la formation et le perfectionnement de cinq spécialistes brésiliens, pour une durée totale maximale de 20 mois-homme de manière à assurer la

20 man-months, with a view to ensuring the subsequent continuation of the project activities.

III. The contributions of the Government of the Federative Republic of Brazil shall be as follows:

- (1) It shall provide counterpart personnel, in adequate numbers, for the German specialists and the requisite number of well-qualified technical and auxiliary personnel;
- (2) It shall grant the German specialists the requisite support for the completion of their tasks and make all the necessary relevant documents available to them;
- (3) It shall make available to the project the necessary land, buildings, laboratories, machines and apparatus for field and pot experiments and for research;
- (4) It shall make available to the German specialists service vehicles and office and work spaces, with the appropriate materials;
- (5) It shall exempt the equipment specified in section II, paragraph 2, of this Arrangement from port charges, customs and import duties and other taxes and charges;
- (6) It shall ensure the prompt transport of the equipment from the port of discharge to its place of destination and shall bear the related costs;
- (7) It shall supply the equipment required for the project and the expendable materials manufactured in Brazil, in so far as they are not to be provided by the Government of the Federal Republic of Germany under section II, paragraph 2, of this Arrangement;
- (8) It shall defray the operating and maintenance costs of the vehicles, machines and apparatus made available to the project; and
- (9) It shall bear the costs of travel of the German specialists in Brazil, as required in connection with the performance of their activities, and shall pay them, in addition to their transport costs, a suitable per diem and travel allowance.

poursuite ultérieure du projet. Ces spécialistes seront choisis en accord avec les spécialistes allemands.

III) Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil fournira les prestations suivantes :

- 1) Il mettra à la disposition des spécialistes allemands un nombre suffisant de spécialistes brésiliens ainsi que de techniciens et d'employés auxiliaires;
- 2) Il fournira aux spécialistes allemands l'appui indispensable à l'exécution de leurs tâches et mettra à leur disposition tous les documents nécessaires;
- 3) Il mettra à disposition les terrains, bâtiments, laboratoires, machines et instruments nécessaires aux essais sur le terrain et en laboratoire ainsi qu'aux recherches;
- 4) Il mettra à la disposition des spécialistes allemands des véhicules de service, ainsi que des bureaux et des pièces de travail équipés du matériel adéquat;
- 5) Il exonérera de droits de douane, taxes portuaires et droits d'entrée, ainsi que de toutes charges et redevances fiscales, les équipements visés au paragraphe 2 de la section II du présent Accord;
- 6) Il s'occupera du transport immédiat de l'équipement depuis le port de déchargement jusqu'au lieu de destination et en prendra les frais à sa charge;
- 7) Il fournira les équipements et biens de consommation d'origine brésilienne nécessaires au projet, lorsque ceux-ci ne sont pas livrés par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne aux termes du paragraphe 2 de la section II du présent Accord;
- 8) Il paiera les frais d'exploitation et d'entretien des véhicules, machines et outils mis à disposition du projet; et
- 9) Il prendra à sa charge les frais de déplacement des spécialistes allemands dans l'exercice de leurs fonctions au Brésil et leur paiera, outre les frais de transport, les frais d'hébergement ainsi qu'une indemnité journalière adéquate.

IV. The equipment referred to in section II, paragraph 2, of this Arrangement shall become the property of the Federative Republic of Brazil upon arrival in the port of discharge in Brazil. It shall remain freely available to the German specialists for the duration of their activity in the project.

V. Executing agencies of the project:

- (1) The Government of the Federative Republic of Brazil shall commission the Empresa Catarinense de Pesquisa Agropecuária S.A. (EMPASC) to ensure the execution of the project;
- (2) The Government of the Federal Republic of Germany shall commission the Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Dag-Hammarskjöld-Weg 1, 6236 Eschborn 1, to ensure execution in respect of its promotional measures.

VI. In all other respects, the provisions of the above-mentioned Basic Agreement of 30 November 1963, including the Berlin clause (article 10), shall apply also to this Arrangement.

If the Government of the Federative Republic of Brazil agrees to the proposals in sections I to VI, this note together with your reply expressing your Government's agreement shall constitute an arrangement between our two Governments, to enter into force on the date of your reply.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

FRANZ JOACHIM SCHOELLER

His Excellency the Minister for Foreign Affairs of the Federative Republic of Brazil
Ambassador Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro

Brasília, D.F.

IV) Les équipements visés au paragraphe 2 de la section II du présent Accord deviendront propriété du Gouvernement de la République fédérative du Brésil dès leur arrivée au port de déchargement brésilien. Ils demeureront à l'entière disposition des spécialistes allemands pendant la durée de leur participation au projet.

V) Entités chargées du projet :

- 1) Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil délègue l'exécution du Projet à l'Empresa Catarinense de Pesquisa Agropecuária S.A. (EMPASC);
- 2) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne délègue l'exécution des mesures d'encouragement qui lui incombent à la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Dag-Hammarskjöld-Weg 1, 6236 Eschborn 1.

VI) Pour le reste, ce sont les dispositions de l'Accord de base du 30 novembre 1963 susmentionné, y compris la clause de Berlin (article 10), qui s'appliquent.

Si le Gouvernement de la République fédérative du Brésil se déclare d'accord avec les propositions I à VI, la présente note et la réponse de Votre Excellence me notifiant cet accord constitueront entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, etc.

[Signé]

FRANZ JOACHIM SCHOELLER

Son Excellence le Ministre des affaires étrangères de la République fédérative du Brésil
Monsieur l'Ambassadeur Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro

Brasília, D.F.

II

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

Em 2 de abril de 1981

DCOPT/DE-I/71/644(B46)(F36)

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar o recebimento da nota nº. EZ 445/132/227/81, datada de hoje, cujo teor em português, é o seguinte:

“Senhor Ministro. Com referência à nota verbal DCOPT/DE-I/320/644(B46)(F36), de 1º. de dezembro de 1978, bem como ao Acordo Básico de Cooperação Técnica, de 30 de novembro de 1963, concluído entre os nossos dois Governos, tenho a honra de propor a Vossa Excelência, em nome do Governo da República Federal da Alemanha, o seguinte Ajuste sobre o projeto ‘Adoção de Nova Tecnologia em Produção de Frutas de Clima Temperado no Estado de Santa Catarina’:

“I. O Governo da República Federal da Alemanha e o Governo da República Federativa do Brasil promoverão, conjuntamente, através de pesquisas científicas e técnicas de cultivo e respectivas medidas práticas, a adoção de nova tecnologia em produção de frutas de clima temperado no Estado de Santa Catarina. A promoção desse projeto visa à elevação da produtividade das fruteiras, especialmente das macieiras, e da melhoria da qualidade dos frutos, aumentar a renda dos pequenos agricultores da região bem como a incrementar a produção de alimentos.

“II. Contribuições do Governo da República Federal de Alemanha:

“1. Enviará a suas expensas:

“a) Um técnico em fisiologia de fruteiras, especializado em técnicas de fruticultura (chefe do projeto), por um período de até 36 homens/mês;

“b) Um técnico em fitomedicina na fruticultura, por um período de até 36 homens/mês;

“c) Um técnico em nutrição e adubagem na fruticultura, por um período de até 36 homens/mês;

“d) Técnicos a curto prazo para assessoramento em questões específicas, por um período de até 3 homens/mês; e

“e) Um assistente de projeto, por ano, que, além de apoiar os demais técnicos alemães, beneficiar-se-á de treinamento durante sua estada.

“2. Fornecerá, a suas expensas, cif porto de desembarque, aparelhos técnico-científicos e material para equipar os laboratórios de fisiologia, fitomedicina, nutrição vegetal e adubagem, bem como equipamentos e material para ensaios, demonstração, assessoramento e treinamento, necessários ao cumprimento das tarefas previstas e não produzidos no Brasil, no valor total de até DM 200.000 (duzentos mil marcos alemães).

“3. Facultará estágios de formação e aperfeiçoamento para cinco técnicos brasileiros, com vistas a se garantir o ulterior prosseguimento das atividades do projeto (pelo prazo total de até 20 homens/mês), a serem selecionados de comum acordo com os técnicos alemães.

“III. Ao Governo da República Federativa do Brasil caberá:

“1) Designar, em contrapartida aos especialistas alemães, técnicos brasileiros, bem como pessoal técnico e auxiliar qualificado, em número suficiente;

“2) Prestar aos especialistas alemães o indispensável apoio ao cumprimento de suas tarefas, colocando-lhes à disposição todos os documentos pertinentes e necessários;

- “3) Colocar à disposição do projeto os necessários terrenos, edifícios, laboratórios, máquinas e aparelhos para ensaios de campo e de vasos e para pesquisas;
- “4) Colocar à disposição dos especialistas alemães veículos de serviço, bem como salas de escritório e de trabalho, com o material respectivo;
- “5) Isentar os equipamentos referidos no Item II parágrafo 2, deste Ajuste, de taxas portuárias e alfandegárias, direitos de importação e demais gravames e encargos fiscais;
- “6) Prover o transporte imediato dos equipamentos do porto de desembarque ao local de destino, arcando com as despesas daí decorrentes;
- “7) Fornecer ao projeto os equipamentos e material de consumo de fabricação brasileira necessários, desde que estes não sejam fornecidos pelo Governo da República Federal da Alemanha, conforme o Item II parágrafo 2, deste Ajuste;
- “8) Custear as despesas de manutenção e funcionamento dos veículos, das máquinas e dos aparelhos colocados à disposição do projeto; e
- “9) Arcar com as despesas das viagens a serviço dos especialistas alemães no Brasil, necessárias ao desempenho de suas atividades, pagando-lhes, além das despesas de transporte, hospedagem e diárias adequadas.

“IV. Os equipamentos mencionados no Item II parágrafo 2, deste Ajuste passarão, quando de sua chegada ao porto de desembarque no Brasil, ao patrimônio da República Federativa do Brasil, devendo, no entanto, permanecer à inteira disposição dos especialistas alemães pelo prazo de sua atuação no projeto.

“V. Dos executores do projeto:

- “1) O Governo da República Federativa do Brasil encarregará da implementação do projeto a Empresa Catarinense de Pesquisa Agropecuária S.A. (EMPASC);
- “2) O Governo da República Federal da Alemanha encarregará da execução de suas contribuições a Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH (Sociedade Alemã de Cooperação Técnica), Dag-Hammarskjold-Weg 1, em 6236 Eschborn I.

“VI. De resto, aplicar-se-ão também ao presente Ajuste as disposições do acima referido Acordo Básico, de 30 de novembro de 1963, inclusive a cláusula de Berlim (Artigo I0).

“Caso o Governo da República Federativa do Brasil concorde com as propostas contidas nos Itens I a VI, esta nota e a de resposta de Vossa Excelência, em que se expresse a concordância do seu Governo, constituirão um Ajuste entre os nossos dois Governos, a entrar em vigor na data da nota de resposta de Vossa Excelência.

“Permita-me, Senhor Ministro, apresentar os protestos da minha mais alta consideração.”

2. Em resposta, informo Vossa Excelência de que o Governo brasileiro concorda com os termos da nota acima transcrita, a qual, juntamente com a presente, passa a constituir um Ajuste entre nossos dois Governos, a entrar em vigor na data de hoje.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.

[Signed — Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

A Sua Excelência o Senhor Franz Joachim Schoeller
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário
da República Federal da Alemanha

[TRANSLATION]

2 April 1981

DCOPT/DE-1/71/644(B46)(F36)

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of note No. EZ 445/132/227/81 of today's date, the text of which, in Portuguese, reads as follows:

[See letter I]

2. In reply, I inform you that the Brazilian Government agrees to the terms of the foregoing note, which, together with this note, shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on today's date.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

His Excellency

Mr. Franz Joachim Schoeller
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Federal Republic of Germany

[TRADUCTION]

Le 2 avril 1981

DCOPT/DE-1/71/644(B46)(F36)

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° EZ 445/132/227/81 en date de ce jour, dont la teneur en portugais est la suivante :

[Voir lettre I]

2) En réponse, j'ai le plaisir de vous informer que le Gouvernement brésilien accepte les dispositions de la note ci-dessus qui constituera, avec la présente note, un accord entre nos deux Gouvernements entrant en vigueur ce jour.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Son Excellence

Monsieur Franz Joachim Schoeller
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République fédérale d'Allemagne

No. 19798

**BRAZIL
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

**Exchange of letters constituting an agreement concerning
the creation of a Department of Fat and Oil Technology
at the University of Campinas. Brasília, 2 April 1981**

Authentic texts: German and Portuguese.

Registered by Brazil on 27 May 1981.

**BRÉSIL
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**Échange de lettres constituant un accord portant création
d'un Département de technologie des huiles alimen-
taires à l'Université de Campinas. Brasília, 2 avril
1981**

Textes authentiques : allemand et portugais.

Enregistré par le Brésil le 27 mai 1981.

EXCHANGE OF LETTERS
CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
BETWEEN BRAZIL AND THE FEDERAL
REPUBLIC OF GERMANY CONCERNING
THE CREATION OF A DEPARTMENT OF
FAT AND OIL TECHNOLOGY AT THE
UNIVERSITY OF CAMPINAS

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT
UN ACCORD¹ ENTRE LE BRÉSIL ET LA
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
PORTANT CRÉATION D'UN DÉPARTEMENT
DE TECHNOLOGIE DES HUILES ALIMENTAIRES
À L'UNIVERSITÉ DE CAMPINAS

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Brasilia, den 02.04.1981²

EZ 445.85/228/81

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf die Verbalnote DCOPT/106/644(B46)(F36) vom 06. Mai 1977 und auf das Rahmenabkommen zwischen unseren beiden Regierungen vom 30. November 1963 über Technische Zusammenarbeit folgende Vereinbarung über den Aufbau einer Abteilung „Technologie der Fette und Öle“ an der Staatsuniversität von Campinas (Unicamp) vorzuschlagen:

1. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Föderativen Republik Brasilien fördern gemeinsam die Staatsuniversität von Campinas beim Aufbau der Abteilung „Technologie der Fette und Öle“.

II. Leistungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland:

1) Sie entsendet auf ihre Kosten:

a) einen Langzeitsachverständigen für einen Zeitraum von bis zu 36 Mann/Monaten;

b) sechs Kurzzeitdozenten für einen Zeitraum von bis zu 6 Mann/Monaten.

2) Sie ermöglicht für bis zu drei geeigneten brasilianischen Fachkräften auf dem Gebiet der Lebensmitteltechnologie (Technologie der Fette und Öle) Fortbildungsaufenthalte in der Bundesrepublik Deutschland bis zu 108 Mann/Monate.

3) Sie liefert wissenschaftliches Material und Geräte für Lehre und Forschung.

¹ Came into force on 2 April 1981, the date of the letter in reply, in accordance with the provisions of the said letters.

² 2 April 1981.

¹ Entré en vigueur le 2 avril 1981, date de la lettre de réponse, conformément aux dispositions desdites lettres.

² 2 avril 1981.

III. Leistungen der Regierung der Föderativen Republik Brasilien:

- 1) Sie stellt das erforderliche Personal für die Abteilung „Technologie der Fette und Öle“ sowie die erforderlichen Räumlichkeiten für Lehre und Forschung bereit.
- 2) Sie übernimmt die Gehaltsfortzahlung an Mitglieder des brasilianischen Lehrkörpers während ihres Fortbildungsaufenthaltes in der Bundesrepublik Deutschland.
- 3) Sie stellt angemessene und entsprechend möblierte Wohnungen für die in Nummer II Buchstabe *a)* und *b)* genannten Sachverständigen und Kurzzeitdozenten während ihres Einsatzes im Vorhaben.
- 4) Sie stellt die unter Nummer II Absatz 3 genannte Ausrüstung von Hafengebühren, Zoll, Einfuhrabgaben und sonstigen fiskalischen Lasten und Abgaben frei:
 - a)* sorgt für die baldige Zollfreigabe und den Transport der Ausrüstung vom Entladehafen zum Bestimmungsort, übernimmt die damit verbundenen Kosten und sorgt für eine fachgerechte Aufstellung der unter Nummer II Absatz 3 genannten Ausrüstung;
 - b)* übernimmt die Kosten für Wartung, Reparatur und Betrieb der unter Nummer II Absatz 3 genannten Ausrüstung.

IV. Die von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland gelieferte Ausrüstung geht nach dem Eintreffen in Brasilien in brasilianisches Eigentum über, soll jedoch den deutschen Fachkräften für die Dauer des Vorhabens uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

V. Die Projektträger:

- 1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragt mit der Durchführung ihrer Leistungen die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 6236 Eschborn/Taunus.
- 2) Die Regierung der Föderativen Republik Brasilien beauftragt mit der Durchführung des Vorhabens die Staatsuniversität von Campinas (Unicamp).
- 3) Die mit der Durchführung des Projekts beauftragten Stellen können Einzelheiten der Durchführung des Vorhabens gemeinsam in einem Operationsplan oder in anderer geeigneter Weise festlegen und, falls nötig, der Entwicklung des Vorhabens anpassen.

VI. Im übrigen gelten die Bestimmungen des eingangs erwähnten Abkommens vom 30. November 1963, einschliesslich der Berlinklausel (Artikel 10), auch für diese Vereinbarung.

Falls sich die Regierung der Föderativen Republik Brasilien mit den in Nummer I-VI gemachten Vorschlägen einverstanden erklärt, werden diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen bilden, die mit dem Datum Ihrer Antwortnote in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]

FRANZ JOACHIM SCHOELLER

Seiner Exzellenz dem Minister für Auswärtige Beziehungen
der Föderativen Republik Brasilien
Herrn Botschafter Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro
Brasilia, DF

[TRANSLATION]

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL
REPUBLIC OF GERMANY

Brasília, 2 April 1981

EZ 445.85/228/81

Sir,

With reference to note verbale DCOPT/106/644(B46)(F36) of 6 May 1977 and pursuant to the Basic Agreement on Technical Co-operation concluded between our two Governments on 30 November 1963,¹ I have the honour to propose to you, on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany, the following Arrangement concerning the creation of a Department of Fat and Oil Technology in the State University of Campinas (Unicamp):

I. The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Federative Republic of Brazil shall jointly support the State University of Campinas in the creation of the Department of Fat and Oil Technology.

II. The contributions of the Government of the Federal Republic of Germany shall be as follows:

1. It shall send, at its expense:
 - (a) One specialist, on a long-term basis, for a period of up to 36 man-months;
 - (b) Six university lecturers (Dozenten), on a short-term basis, for a period of up to 6 man-months;
2. It shall provide advanced training periods in the Federal Republic of Germany for up to three qualified Brazilian technicians in the field of food technology (fat and oil technology) up to 108 man-months.
3. It shall supply scientific materials and apparatus for teaching and research.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 657, p. 301.

[TRADUCTION]

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Brasília, le 2 avril 1981

EZ 445.85/228/81

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, de vous proposer, en me référant à la note verbale DCOPT/106/644(B46)(F36) du 6 mai 1977 et à l'Accord de base relatif à la coopération technique conclu entre nos deux Gouvernements le 30 novembre 1963¹, l'Accord suivant portant création d'un Département de Technologie des huiles alimentaires à l'Université d'Etat de Campinas (Unicamp):

I) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil soutiennent ensemble l'Université d'Etat de Campinas dans la création d'un Département de Technologie des huiles alimentaires.

II) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne fournira les prestations suivantes :

- 1) Il enverra à ses frais :
 - a) Un expert à long terme, pour une durée totale de 36 mois-homme;
 - b) A titre temporaire, six professeurs assistants pour une durée totale de 6 mois-homme.
- 2) Il permettra à un maximum de trois techniciens brésiliens d'effectuer en République fédérale d'Allemagne des séjours de perfectionnement dans le domaine de la technologie des produits alimentaires (technologie des huiles alimentaires) pour une durée totale de 108 mois-homme.
- 3) Il fournira le matériel et les instruments scientifiques nécessaires à l'enseignement et à la recherche.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 657, p. 301.

III. The contributions of the Government of the Federative Republic of Brazil shall be as follows:

1. It shall provide the requisite personnel for the Department of Fat and Oil Technology and the necessary premises for teaching and research.

2. It shall continue to pay the salaries of members of the Brazilian teaching profession during their advanced training period in the Federal Republic of Germany.

3. It shall provide suitable and appropriately furnished lodgings for the specialists and short-term university lecturers specified in section II, paragraph 1, subparagraphs (a) and (b), during their activities in the project.

4. It shall exempt the equipment specified in section II, paragraph 3, from port charges, customs and import duties and other taxes and charges;

(a) It shall provide for the prompt release of equipment from bond and the transport thereof from the port of discharge to the place of destination, bear the related costs and see to it that the equipment specified in section II, paragraph 3, is installed in a workmanlike manner;

(b) It shall defray the costs of maintenance, repair and operation of the equipment specified in section II, paragraph 3.

IV. The equipment supplied by the Government of the Federal Republic of Germany shall become Brazilian property upon arrival in Brazil, yet shall remain freely available to the German technicians for the duration of the project.

V. Executing agencies of the project:

1. The Government of the Federal Republic of Germany shall commission the Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 6236 Eschborn/Taunus, to ensure execution in respect of its contributions.

2. The Government of the Federative Republic of Brazil shall commission the State University of Campinas (Unicamp) to ensure the execution of the project.

3. The authorities commissioned to ensure the execution of the project may

III) Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil fournira les prestations suivantes :

1) Il mettra en place le personnel nécessaire pour le Département de Technologie des huiles alimentaires de même que les locaux nécessaires à l'enseignement et à la recherche.

2) Il prendra en charge les traitements des membres du corps enseignant brésilien durant leurs séjours de perfectionnement en République fédérale d'Allemagne.

3) Il procurera des logements convenables et meublés de façon adéquate aux experts et professeurs visés aux alinéas a et b de la section II durant leur affectation au projet.

4) Il exonérera de droits de douane, taxes portuaires, taxes d'importation et autres charges et redevances fiscales l'équipement visé au paragraphe 3 de la section II :

a) Il veillera au dédouanement rapide et au transport de l'équipement entre le port de déchargement et le lieu de destination, prendra à sa charge les frais y afférents et veillera à ce que l'équipement visé au paragraphe 3 de la section II soit monté correctement;

b) Il prendra à sa charge les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation de l'équipement mentionné au paragraphe 3 de la section II.

IV) Le matériel fourni par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne deviendra propriété brésilienne dès son arrivée au Brésil, mais demeurera à l'entière disposition des spécialistes allemands pendant la durée du projet.

V) Entités chargées du projet :

1) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne délègue la fourniture des prestations qui lui incombent à la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 6236 Eschborn/Taunus.

2) Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil délègue l'exécution du projet à l'Université d'Etat de Campinas (Unicamp).

3) Les organismes chargés de l'exécution du projet arrêteront d'un commun

jointly specify the details of such execution in a plan of operations or other appropriate form and make whatever adjustments may be necessary in the course of project execution.

VI. In all other respects, the provisions of the above-mentioned Basic Agreement of 30 November 1963, including the Berlin clause (article 10), shall apply also to this Arrangement.

If the Government of the Federative Republic of Brazil agrees to the proposals in sections I to VI, this note together with your reply expressing your Government's agreement shall constitute an arrangement between our two Governments, to enter into force on the date of your reply.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

FRANZ JOACHIM SCHOELLER

His Excellency the Minister for Foreign Affairs of the Federative Republic of Brazil Ambassador Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro

Brasília, D.F.

accord les modalités d'exécution du projet selon un plan d'opérations ou par tout autre moyen plus approprié et les adapteront, si nécessaire, à l'évolution du Projet.

VI) Pour le reste, ce sont les dispositions de l'Accord de base du 30 novembre 1963, y compris la clause de Berlin (article 10), qui s'appliquent.

Si le Gouvernement de la République fédérative du Brésil se déclare d'accord avec les propositions I à VI, la présente note et la réponse de Votre Excellence me notifiant cet accord, constitueront entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

FRANZ JOACHIM SCHOELLER

Son Excellence le Ministre des affaires étrangères de la République fédérative du Brésil Monsieur l'Ambassadeur Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro

Brasília, D.F.

II

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

Em 2 de abril de 1981

DCOPT/DE-1/72/644(B46)(F36)

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar o recebimento da nota nº. EZ 445.85/228/81, datada de hoje, cujo teor em português, é o seguinte:

“Senhor Ministro. Com referência à nota verbal DCOPT/106/644 (B46)(F36), de 6 de maio de 1977, bem como ao Acordo Básico de Co-Operação Técnica, de 30 de novembro de 1963, existente entre os nossos dois Governos, tenho a honra de propor a Vossa Excelência, em nome do Governo da República Federal da Alemanha, o seguinte Ajuste sobre a criação de um departamento de Tecnologia de Óleos Comestíveis na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp):

“I. O Governo da República Federal da Alemanha e o Governo da República Federativa do Brasil apoiarão conjuntamente a Universidade Estadual de Campinas na criação do departamento de Tecnologia de Óleos Comestíveis.

“II. Contribuições do Governo da República Federal da Alemanha:

“1. Enviará a suas expensas:

“a) Um especialista, a longo prazo, por um período de até 36 homens/mês;

“b) 6 docentes, a curto prazo, por um período de até 6 homens/mês.

“2. Concederá estágios de aperfeiçoamento no campo da tecnologia de alimentos (tecnologia de óleos comestíveis) para até 3 técnicos brasileiros qualificados, por um prazo de até 108 homens/mês, na República Federal da Alemanha.

“3. Fornecerá material e aparelhos científicos para ensino e pesquisa.

“III. Contribuições do Governo da República Federativa do Brasil:

“1. Colocará à disposição do departamento de “Tecnologia de Óleos Comestíveis” os necessários recursos humanos, bem como os indispensáveis recintos para ensino e pesquisa.

“2. Encarregar-se-á da continuidade do pagamento de salários a membros do corpo docente brasileiro durante seu estágio de aperfeiçoamento na República Federal da Alemanha.

“3. Proporcionará moradia adequada e convenientemente mobiliada ao especialista e aos docentes a curto prazo, referidos no item II, alínea a e b, durante sua atuação no projeto.

“4. Isentará os equipamentos referidos no item II, alínea 3, de taxas portuárias, alfandegárias, tributos de importação e demais encargos e gravames fiscais:

“a) Cuidará do pronto desembarço alfandegário e do transporte dos equipamentos do porto de desembarque ao local de destino, arcando com as despesas daí decorrentes; cuidará da instalação tecnicamente adequada dos equipamentos referidos no item II, alínea 3;

“b) Custeará as despesas de manutenção, consertos e funcionamento dos equipamentos, referidos no item II, alínea 3.

“IV. Os equipamentos fornecidos pelo Governo da República Federal da Alemanha passarão, quando de sua chegada ao Brasil, ao patrimônio da República Federativa do Brasil, devendo, no entanto, permanecer à inteira disposição dos técnicos alemães pelo prazo de sua atuação no projeto.

“V. Dos executores do projeto:

“1. O Governo da República Federal da Alemanha encarregará da execução de suas contribuições a Deutsche Gesellschaft fuer Technische Zusammenarbeit (GTZ), GmbH (Sociedade Alemã de Cooperação Técnica), em 6236 Eschborn/Taunus.

“2. O Governo da República Federativa do Brasil encarregará da implementação do projeto a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

“3. Os órgãos encarregados de execução do projeto poderão fixar conjuntamente os pormenores da implementação do projeto num plano operacional ou de outra maneira adequada, adaptando-os, caso necessário, ao do projeto.

“VI. De resto, aplicar-se-ão também ao presente Ajuste as disposições do acima referido Acordo Básico, de 30 de novembro de 1963, inclusive a cláusula de Berlim (Artigo 10).

“Caso o Governo da República Federativa do Brasil concorde com as propostas contidas nos itens I a VI, esta nota e a de resposta de Vossa Excelência, em que expresse a concordância de seu Governo, constituirão um Ajuste entre os nossos dois Governos, a entrar em vigor na data da nota de resposta de Vossa Excelência.

“Permita-me, Senhor Ministro, apresentar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.”

2. Em resposta, informo Vossa Excelência de que o Governo brasileiro concorda com os termos da nota acima transcrita, a qual, juntamente com a presente, passa a constituir um Ajuste entre nossos dois Governos, a entrar em vigor na data de hoje.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.

[Signed — Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

A Sua Excelência o Senhor Franz Joachim Schoeller
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário
da República Federal da Alemanha

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

2 April 1981

Le 2 avril 1981

DCOPT/DE-1/72/644(B46)(F36)

DCOPT/DE-1/72/644(B46)(F36)

Sir,

Monsieur l'Ambassadeur,

I have the honour to acknowledge receipt of note No. EZ 445.85/228/81 of today's date, the text of which, in Portuguese, reads as follows:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° EZ 445.85/228/81 en date de ce jour, dont la teneur en portugais est la suivante :

[See letter I]

[Voir lettre I]

2. In reply, I inform you that the Brazilian Government agrees to the terms of the foregoing note, which, together with this note, shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on today's date.

2) En réponse, j'ai le plaisir de vous informer que le Gouvernement brésilien accepte les dispositions de la note ci-dessus qui constituera, avec la présente note, un accord entre nos deux Gouvernements entrant en vigueur ce jour.

Accept, Sir, etc.

Veillez agréer, etc.

[Signed]

[Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

His Excellency

Son Excellence

Mr. Franz Joachim Schoeller
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Federal Republic of Germany

Monsieur Franz Joachim Schoeller
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République fédérale d'Allemagne

No. 19799

—

**FINLAND
and
INDIA**

Exchange of notes constituting an agreement on establishing the Indo-Finnish Joint Commission to promote economic relations between the two Governments. Helsinki, 22 May 1974

Authentic texts: English and Finnish.

Registered by Finland on 28 May 1981.

—————

**FINLANDE
et
INDE**

Échange de notes constituant un accord au sujet de la Commission mixte indo-finlandaise chargée de promouvoir les relations économiques entre les deux Gouvernements. Helsinki, 22 mai 1974

Textes authentiques : anglais et finnois.

Enregistré par la Finlande le 28 mai 1981.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
 BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
 FINLAND AND THE GOVERNMENT OF INDIA ON ESTAB-
 LISHING THE INDO-FINNISH JOINT COMMISSION TO PRO-
 MOTE ECONOMIC RELATIONS BETWEEN THE TWO GOV-
 ERNMENTS

I

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

*The Minister of Commerce of the Gov-
 ernment of India to the Minister of
 Foreign Trade of the Government of
 Finland*

Helsinki,
 22nd May 1974

Helsingissä,
 22 päivänä toukokuuta 1974

Excellency,

Teidän Ylbäisyytenne,

The Government of India and the Government of Finland being guided by a common desire to strengthen further the relations between their two countries and being determined to explore the possibilities of mutually advantageous cooperation in commercial and economic fields agree as follows:

Intian hallitus ja Suomen hallitus, haluten lujittaa edelleen maidensa välistä suhteita ja tutkia molemminpuolisten etujen mukaisia yhteistyömahdollisuuksia kaupan ja talouden alalla, ovat sopineet seuraavasta:

1. An Indo-Finnish Joint Commission shall be established to promote economic relations between India and Finland and to explore the possibilities of mutually advantageous cooperation between the two Governments in the economic, commercial, and other related fields.

1. Perustetaan intialais-suomalainen sekakomissio edistämään Intian ja Suomen välisiä taloudellisia suhteita ja tutkimaan molemminpuolisten etujen mukaisia yhteistyömahdollisuuksia molempien hallitusten välillä talouden, kaupan ja muilla näihin liittyvillä aloilla.

2. The Joint Commission shall:

2. Sekakomission tulee:

- a) Investigate and identify the areas of closer cooperation and means for increasing the scope of cooperation between India and Finland and submit, on the basis of its findings, recommendations to the two Governments; and
- b) Review the progress achieved in the implementation of the recommendations

- a) Tutkia ja määritellä läheisemmän yhteistyön alat ja keinot, joilla Intian ja Suomen välistä yhteistyötä voitaisiin laajentaa, ja esittää tutkimustensa tulosten perusteella suosituksia molemmille hallituksille; sekä
- b) Tarkastella sekakomission antamien suositusten täytäntöönpanossa saavu-

¹ Came into force on 28 September 1974, i.e., 30 days from the date on which the Contracting Parties had notified each other by an exchange of diplomatic notes (on 7 and 28 August 1974) of the completion of the required constitutional procedures, in accordance with the provisions of the said notes.

made by the Joint Commission and other matters concerning commercial and economic relations between the two countries.

3. The Joint Commission shall be composed of representatives of the two Governments assisted by experts, whenever considered necessary. The Commission may, if necessary, appoint *ad hoc* Working Groups for studying specific questions of interest to both countries. The Commission shall meet at the request of either Government at a place and time convenient, to be decided through diplomatic channels. An agenda shall be agreed prior to each meeting.

4. The Joint Commission shall decide upon its own rules and procedures.

5. These provisions can be terminated by either Government by giving six months' notice in writing.

I shall be grateful if you would kindly confirm that the above correctly sets out the understanding reached between us. I have the honour to propose that this letter and your reply thereto shall constitute an agreement between the Government of India and the Government of Finland. The present agreement shall enter into force 30 days from the date on which the two Contracting Parties have informed each other by an exchange of diplomatic notes that their constitutional requirements for the entry into force of the present agreement have been fulfilled.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

D. P. CHATTOPADHYAYA
Minister of Commerce
Government of India

tettua edistymistä sekä molempien maiden välisiä kaupallisia ja taloudellisia suhteita koskevia asioita.

3. Sekakomission tulee koostua molempien hallitusten edustajista, tarpeen vaatiessa asiantuntijoiden avustamina. Komissio voi tarvittaessa asettaa *ad hoc*-työryhmiä tutkimaan erityisiä, molempia maita kiinnostavia kysymyksiä. Komission tulee kokoontua jommankumman hallituksen pyynnöstä diplomaattiteitse määrättävään sopivaan paikkaan ja aikaan. Asialista on sovittava ennen jokaista kokousta.

4. Sekakomission tulee määrätä omat sääntönsä ja menettelytapansa.

5. Kumpikin hallitus voi kirjallisesti sanoa irti tämän sopimuksen kuuden kuukauden irtisanomisajalla.

Olisin kiitollinen, jos ystävällisesti vahvistaisitte, että edellä olevassa on esitetty oikein välillämme saavutettu yhteisymmärrys. Minulla on kunnia ehdottaa, että tämä kirje ja Teidän vastauksenne siihen muodostaisivat Intian hallituksen ja Suomen hallituksen välisen sopimuksen. Tämä sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun molemmat sopimuspuolet ovat diplomaattisten noottien vaihdolla ilmoittaneet toisilleen, että niiden valtiosäännön mukaiset edellytykset tämän sopimuksen voimaantulemiseksi on täytetty.

Vastaanottakaa, Teidän Ylhäisyytenne, korkeimman kunnioitukseni vakuutus.

D. P. CHATTOPADHYAYA
Kauppaministeri
Intian hallitus

II

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

*The Minister of Foreign Trade of the
Government of Finland to the Min-
ister of Commerce of the Govern-
ment of India*

Helsinki, 22nd May 1974

Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date which reads as follows:

[See note I]

I have the honour to confirm that the understanding set forth in your letter correctly sets out the understanding reached between the two Governments and that your letter and the present reply will constitute an agreement between our two Governments.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

JERMU LAINE
Minister of Foreign Trade

Helsingissä, 22 päivänä toukokuuta 1974

Teidän Ylhäisyytenne,

Minulla on kunnia vahvistaa tänään päivätyn, seuraavansisältöisen kirjeenne vastaanottaminen:

[See note I — Voir note I]

Minulla on kunnia vahvistaa, että kirjeessänne esitetty yhteisymmärrys vastaa oikein molempien hallitusten välillä saavutettua yhteisymmärrystä sekä että kirjeenne ja tämä vastaus muodostavat hallitustemme välisen sopimuksen.

Vastaanottakaa, Teidän Ylhäisyytenne, korkeimman kunnioitukseni vakuutus.

JERMU LAINE
Ulkomaankauppaministeri

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE ET LE GOUVERNE-
MENT DE L'INDE AU SUJET DE LA COMMISSION MIXTE
INDO-FINLANDAISE CHARGÉE DE PROMOUVOIR LES
RELATIONS ÉCONOMIQUES ENTRE LES DEUX GOUVER-
NEMENTS

I

*Le Ministre du commerce du Gouvernement indien au Ministre
du commerce extérieur du Gouvernement finlandais*

Helsinki, le 22 mai 1974

Monsieur le Ministre,

Le Gouvernement indien et le Gouvernement finlandais, animés du même désir de renforcer encore les relations entre leurs deux pays et résolus à étudier les possibilités d'une coopération mutuellement avantageuse dans les domaines commercial et économique, sont convenus de ce qui suit :

1) Une Commission mixte indo-finlandaise est créée, qui sera chargée de promouvoir les relations économiques entre l'Inde et la Finlande et d'étudier les possibilités d'une coopération mutuellement avantageuse entre les deux Gouvernements dans les domaines économique, commercial et autres domaines connexes.

2) La Commission mixte aura les fonctions suivantes :

a) Rechercher et recenser les domaines se prêtant au resserrement de la coopération entre l'Inde et la Finlande, ainsi que les moyens d'élargir la portée de cette coopération, et présenter, sur la base de ses constatations, des recommandations aux deux Gouvernements;

b) Passer en revue les progrès accomplis dans l'application des recommandations formulées par la Commission mixte et examiner d'autres questions concernant les relations commerciales et économiques entre les deux pays.

3) La Commission mixte sera composée de représentants des deux Gouvernements, assistés d'experts chaque fois qu'il sera jugé nécessaire. La Commission pourra, le cas échéant, constituer des groupes de travail spéciaux chargés d'étudier des questions précises intéressant les deux pays. La Commission se réunira, à la demande de l'un ou l'autre des Gouvernements, aux lieux et dates opportuns, à décider par la voie diplomatique. Un ordre du jour sera convenu avant chaque réunion.

4) La Commission mixte arrêtera ses propres règlements et procédures.

5) Les présentes dispositions peuvent être abrogées par l'un ou l'autre des Gouvernements sur préavis écrit de six mois.

¹ Entré en vigueur le 28 septembre 1974, soit 30 jours à partir de la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient informées par échange de notes diplomatiques (les 7 et 23 août 1974) de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément aux dispositions desdites notes.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir confirmer que ce qui précède correspond exactement à ce qui a été convenu. Je propose en outre que la présente lettre et votre réponse constituent un accord entre le Gouvernement indien et le Gouvernement finlandais. L'Accord entrera en vigueur 30 jours à compter de la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront mutuellement informées, par un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises à cet effet.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre du commerce
du Gouvernement indien,
D. P. CHATTOPADHYAYA

II

*Le Ministre du commerce extérieur du Gouvernement finlandais
au Ministre du commerce du Gouvernement indien*

Helsinki, le 22 mai 1974

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note de ce jour ainsi conçue :

[Voir note I]

Je confirme que les dispositions consignées dans votre lettre correspondent exactement à ce qui a été convenu entre nos deux Gouvernements et que votre lettre et la présente réponse constitueront entre eux un accord en la matière.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre du commerce extérieur,
JERMU LAINE

No. 19800

**FINLAND
and
REPUBLIC OF KOREA**

Memorandum of Understanding on the restriction and control of the imports of certain textile products from the Republic of Korea (with annexes). Signed at Helsinki on 7 March 1980

Authentic text: English.

Registered by Finland on 28 May 1981.

**FINLANDE
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

Mémorandum d'accord portant contingentement et contrôle de l'importation de certains produits textiles en provenance de la République de Corée (avec annexes). Signé à Helsinki le 7 mars 1980

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Finlande le 28 mai 1981.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE REPUBLIC OF KOREA ON THE RESTRICTION AND CONTROL OF THE IMPORTS OF CERTAIN TEXTILE PRODUCTS FROM THE REPUBLIC OF KOREA

During the consultations held in Helsinki on 26-27 February 1980, between a delegation from Finland and a delegation from the Republic of Korea, and having regard to the Arrangement regarding International Trade in Textiles² in particular articles 1:2, 4 and annex B, paragraph 2, and to the Protocol extending the said Arrangement,³ agreement was reached as follows:

1. The following arrangements shall apply for the period of 1st of May 1980 to 31st of December 1982.

2. The Republic of Korea agrees to voluntarily restrain the exports to Finland of the textile products specified in annex 1 to the limits set out in that annex.

3. Finland will for the purpose of the present arrangements admit imports of the textile products of Korean origin set out in annex 1 to the agreed limits provided that such imports into Finland are covered by an export licence and a certificate of origin, as per specimen at annex III, issued by the Korean authorities listed at annex IV.⁴ The export licence shall bear an endorsement by competent officials to the effect that the consignment concerned has been debited to the agreed levels for exports to Finland for the relevant period. The date of shipment indicated on the shipping documents shall be considered to be the date of exportation.

4. If the information available to the Finnish authorities through the import surveillance system shows that the quantitative limits for the products specified in annex I have already been reached or that the unused balances of those limits are insufficient to cover the goods specified in the export licence, the Finnish authorities may, subject to the provisions of articles 5 and 6, refuse to admit imports of such products for any quantity in excess of the quantitative limits set out in annex I. In such a case the Finnish authorities shall immediately inform the authorities of the Republic of Korea of their decision.

5. Exports may exceed the limits in annex 1 by 5 (five) per cent, provided that a corresponding reduction is applied to the other limits. For the purpose of calculating such a reduction the conversion factors listed in annex I shall apply.

6. Carry-over and carry forward taken together shall not exceed 10 (ten) per cent, of which carry forward shall not represent more than 5 (five) per cent.

7. The Republic of Korea shall endeavour to ensure that exports of the textile products subject to quantitative limits are spaced out as evenly as possible over the year, due account being taken, in particular, of seasonal factors.

8. Imports from the Republic of Korea into Finland of the textile products specified in annex II shall be subject to a system of administrative control.

¹ Came into force on 1 May 1980, in accordance with article 1.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 930, p. 166.

³ *Ibid.*, vol. 1078, p. 288, and annex A in volumes 1129 and 1176.

⁴ These annexes were not supplied by the Government of Finland.

In respect of exports of products specified in annex II Finland will automatically issue import licences upon the presentation of export licences issued by the competent Korean authorities.

When the Finnish authorities find that the exports of these products from the Republic of Korea to Finland develop in a manner which in their opinion would result in serious damage to its domestic producers, Finland may request consultations with a view to reaching agreement on an appropriate restraint level for the products in question.

The Parties shall enter into consultations within one month at the latest from the notification of the request with a view to reaching agreement within fifteen days at the latest.

Should the Parties be unable to reach a satisfactory solution Finland shall have the right to introduce a quantitative limit at an annual level not lower than that reached by imports of the product in question in the twelve-month period terminating two months preceding the month in which the request for consultations was made.

9. Finland and the Republic of Korea agree to consult together, at the request of either party on any matter arising from the implementation of these arrangements. They furthermore agree to enter into consultations on possible extension or modification of the present arrangements.

10. Finland may request consultations with the Republic of Korea with a view to reaching a mutually acceptable solution for the imports of textile products not specifically provided for in this Memorandum when, in the opinion of Finland, limitations on trade in such products may be necessary to eliminate real risks of market disruption.

The Parties shall enter into consultations within one month at the latest of the notification of the request with a view to reaching agreement within one further month at the latest.

Pending a mutually acceptable solution through these consultations the Korean authorities undertake, if so requested by the Finnish authorities, to limit shipments from the date on which Finland requests consultations in order to ensure that exports of the products in question to Finland do not exceed, based on an annual rate, the level of 102 per cent of the exports recorded in the twelve-month period ending two months before the month in which the request for consultations was made.

11. The Republic of Korea will forward to Finland monthly statistics on a cumulative basis on the textile products for which export licences for export to Finland have been issued. Finland will forward to the Republic of Korea monthly statistics on a cumulative basis on imports of the said textile products.

12. The annexes to this Memorandum of Understanding shall form an integral part thereof.

DONE in Helsinki, 7th March 1980.

For the Government
of the Republic of Finland:

ERKKI PAJARI

For the Government
of the Republic of Korea:

SUNG KOO CHI

ANNEX I

<i>Finnish tariff classification</i>	<i>Description</i>	<i>Unit of quantity</i>	<i>1.5.1980-31.12.1980</i>	<i>1.1.1981-31.12.1981</i>	<i>1.1.1982-31.12.1982</i>	<i>Conversion factor (pairs, pieces/Kg)</i>
I 60.03	Stockings, under stockings, socks, ankle socks, sock-ettes and the like, knitted or crocheted, not elastic nor rubberised	Pairs	183,333 (Notional annual level 275,000)	286,000	297,440	25
II 60.05	Outer garments, knitted or crocheted, not elastic nor rubberised	Pieces	106,667 (160,000)	164,800	169,744	5
III 61.01.105 106	Men's and boys' ulsters, and other coats of cotton and discontinuous man-made fibres	Pieces	11,000 (16,500)	16,995	17,505	0.72
IV 61.01.405 406	Men's and boys' jackets of cotton and discontinuous man-made fibres	Pieces	16,667 (25,000)	25,750	26,523	1.43
V 61.02.305 306	Women's and girls' and infants' dresses of cotton and discontinuous man-made fibres	Pieces	21,333 (32,000)	32,960	33,949	3.1
VI 61.02.502 505 506	Women's and girls' blouses of cotton and man-made fibres	Pieces	14,667 (22,000)	22,440	22,889	5.55
VII 61.03.102 103 105 106 109	Men's and boys' shirts of cotton and man-made fibres	Pieces	16,800 (25,200)	25,452	25,707	4.6

ANNEX II

I ex 51.04	Woven fabrics of continuous man-made fibres, other than unbleached and undyed
II 53.11	Woven fabrics of sheep's or lamb's wool or of fine animal hair
III ex 55.09	Cotton fabrics, other than unbleached and undyed
IV ex 56.07	Woven fabrics of discontinuous man-made fibres, other than unbleached and undyed
V ex 58.04	Woven pile fabrics and chenille fabrics, other than silk
VI ex 60.01	Knitted or crocheted fabrics, other than unbleached and undyed or silk
VII ex 61.01.102	Men's and boys' ulsters and other coats of man-made fibres
VIII ex 61.01.402	Men's and boys' jackets of man-made fibres
IX ex 61.01.305 306	Men's and boys' suits of cotton and discontinuous man-made fibres
X ex 61.01.505 506	Men's and boys' trousers of cotton and discontinuous man-made fibres
XI ex 61.02.105 106	Women's, girls' and infants' ulsters, coats and jackets of cotton and discontinuous man-made fibres
XII 61.07	Ties, bow ties and cravats

XIV	62.02	Bed linen, table linen, toilet linen, kitchen linen; curtains and other furnishing articles
XV ex	62.04	Tarpaulins, sails, awnings, sunblinds, tents and camping goods other than jute
XVI ex	62.05	Other made-up textile articles, excluding silk
XVII ex	65.05.905	Hats and other headgear of other textile fabrics than felt, knitted or crocheted materials or lace
	906	
	909	
XVIII ex	60.04	Under garments, knitted or crocheted
XIX ex	61.02.405	Women's and girls' and infants' skirts of cotton and discontinuous man-made fibres
	406	
XX ex	61.02.605	Women's and girls' and infants' trousers of cotton and discontinuous man-made fibres
	606	
XXI ex	61.09.201	Brassieres, ready made

[TRADUCTION — TRANSLATION]

MÉMORANDUM D'ACCORD¹ PORTANT CONTINGENTEMENT
ET CONTRÔLE DE L'IMPORTATION DE CERTAINS PRO-
DUITS TEXTILES EN PROVENANCE DE LA RÉPUBLIQUE
DE CORÉE

Au cours des consultations qui se sont déroulées à Helsinki les 26 et 27 février 1980, entre une délégation finlandaise et une délégation de la République de Corée, et compte tenu de l'Arrangement concernant le commerce international des textiles², en particulier des articles 1^{er}, 2), 4 et du paragraphe 2 de l'annexe B, ainsi que du Protocole portant prorogation dudit Arrangement³, les Parties sont convenues de ce qui suit :

1) Les arrangements ci-après sont applicables pour la période allant du 1^{er} mai 1980 au 31 décembre 1982.

2) La République de Corée accepte de limiter volontairement les exportations vers la Finlande des produits textiles spécifiés à l'annexe I aux quantités figurant dans ladite annexe.

3) Aux fins des présents arrangements, la Finlande admettra les importations de produits textiles d'origine coréenne figurant à l'annexe I dans les limites convenues sous réserve que ces importations en Finlande soient couvertes, conformément à l'exemplaire figurant à l'annexe III, par une licence d'exportation et un certificat d'origine délivrés par les autorités coréennes dont les noms figurent à l'annexe IV⁴. La licence d'exportation comprendra une déclaration des autorités compétentes garantissant que la livraison en question a été déduite des contingents d'exportation autorisés pour la période pertinente. La date d'expédition indiquée sur les documents d'expédition sera considérée comme étant la date de l'exportation.

4) Si les renseignements mis à la disposition des autorités finlandaises par les services de surveillance des importations indiquent que les quotas autorisés pour les produits spécifiés à l'annexe I ont déjà été remplis ou que les quantités inutilisées de ces quotas sont inférieures aux quantités spécifiées dans la licence d'exportation, les autorités finlandaises pourront, sous réserve des dispositions des articles 5 et 6, refuser l'entrée de ces produits pour toute quantité dépassant les quotas figurant à l'annexe I. Dans un tel cas, les autorités finlandaises informeront immédiatement les autorités de la République de Corée de leur décision.

5) Les exportations pourront dépasser les quantités fixées à l'annexe I de 5 p. 100, sous réserve d'appliquer une réduction correspondante aux autres limites. Aux fins du calcul d'une telle réduction les facteurs de conversion figurant à l'annexe I seront applicables.

6) Le report et l'utilisation anticipée ne dépasseront pas 10 (dix) p. 100, dont l'utilisation anticipée ne représentera pas plus de 5 p. 100.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mai 1980, conformément à l'article 1.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 930, p. 166.

³ *Ibid.*, vol. 1078, p. 289, et annexe A des volumes 1129 et 1176.

⁴ Ces annexes n'ont pas été fournies par le Gouvernement finlandais.

7) La République de Corée s'efforcera de veiller à ce que les exportations de produits textiles soumis à des limites quantitatives soient échelonnées aussi régulièrement que possible au cours de l'année, compte dûment tenu, en particulier, des facteurs saisonniers.

8) Les importations en Finlande des produits textiles de la République de Corée spécifiés à l'annexe II seront soumises à un système de contrôle administratif.

En ce qui concerne les exportations des produits spécifiés à l'annexe II, la Finlande délivrera automatiquement des licences d'importation sur présentation des licences d'exportation délivrées par les autorités coréennes compétentes.

Au cas où les autorités finlandaises estimeraient que l'exportation en Finlande de ces produits de République de Corée se développent d'une manière qui, à leur avis, porterait gravement préjudice aux producteurs domestiques, la Finlande pourra demander à engager des consultations afin de parvenir à un accord sur l'établissement de restrictions appropriées pour les produits en question.

Les Parties engageront des consultations dans un délai d'un mois au plus tard à compter de la notification de la demande en vue de parvenir à un accord dans les 15 jours suivants au plus tard.

Au cas où les Parties ne pourraient parvenir à un accord satisfaisant, la Finlande aura le droit d'imposer une limite quantitative à un niveau annuel qui ne pourra être inférieur à celui atteint par les importations du produit en question dans la période de 12 mois échue 2 mois avant celui où aura été présentée la demande de consultation.

9) La Finlande et la République de Corée conviennent, à la demande de l'une ou l'autre Partie, de se consulter sur toute question que pourrait poser l'application de ces arrangements. Elles conviennent en outre d'engager des consultations au sujet de toute modification ou extension possible des présents arrangements.

10) La Finlande pourra demander à engager des consultations avec la République de Corée en vue de parvenir à un accord mutuellement acceptable au sujet des importations de produits textiles non spécifiquement prévus dans le présent Mémoire d'accord si, de l'avis de la Finlande, il se révèle nécessaire de limiter le commerce de ces produits pour éliminer les dangers réels de désorganisation des marchés.

Les Parties engageront des consultations au plus tard dans le mois suivant la notification de la demande en vue de parvenir à un accord dans un délai d'un mois au plus tard.

En attendant de trouver une solution mutuellement acceptable dans le cadre de ces consultations, les autorités coréennes s'engageront, si les autorités finlandaises leur en font la demande, à limiter leurs expéditions à partir du jour où la Finlande aura présenté une demande de consultation afin de faire en sorte que les exportations vers la Finlande des produits en question ne dépassent pas, en pourcentage annuel, le taux de 102 p. 100 des exportations enregistré dans la période de 12 mois échue 2 mois avant celui où aura été présentée la demande de consultation.

11) La République de Corée fournira à la Finlande des données mensuelles cumulées sur les produits textiles pour lesquels des licences d'exportation vers la Finlande auront été délivrées. La Finlande fournira à la République de Corée des données mensuelles cumulées sur les importations desdits produits textiles.

12. Les annexes au présent Mémorandum d'accord font parties intégrantes dudit Mémorandum.

FAIT à Helsinki, le 7 mars 1980.

Pour le Gouvernement
de la République de Finlande :

ERKKI PAJARI

Pour le Gouvernement
de la République de Corée :

SUNG KOO CHI

ANNEXE 1

<i>Classification tarifaire finlandaise</i>	<i>Description</i>	<i>Unité de quantité</i>	<i>1.5.1980- 31.12.1980</i>	<i>1.1.1981- 31.12.1981</i>	<i>1.1.1982- 31.12.1982</i>	<i>Facteurs de conversion (paires, pièces par kg)</i>
I 60.03	Bas, sous-bas, chaussettes, socquettes, protège-bas et articles similaires de bonneterie non élastique ni caoutchoutée	Paire	183 333 (niveau annuel corres- pondant 275 000)	286 000	297 440	25
II 60.05	Vêtements de dessus de bonneterie non élastique ni caoutchoutée	Pièce	106 667 (160 000)	164 800	169 744	5
III 61.01.105 106	Ulsters pour hommes et garçonnetts, et autres manteaux en coton et en fibres synthétiques et artificielles discontinues	Pièce	11 000 (16 500)	16 995	17 505	0,72
IV 61.01.405 406	Jacquettes pour hommes ou garçonnetts, en coton et fibres synthétiques et artificielles discontinues	Pièce	16 667 (25 000)	25 750	26 523	1,43
V 61.02.305 306	Robes pour femmes, fillettes et jeunes enfants, en coton et fibres synthétiques et artificielles discontinues	Pièce	21 333 (32 000)	32 960	33 949	3,1
VI 61.02.502 505 506	Chemisiers pour femmes et fillettes, en coton et fibres synthétiques et artificielles	Pièce	14 667 (22 000)	22 440	22 889	5,55
VII 61.03.102 103 105 106 109	Chemises pour hommes et garçonnetts, en coton et fibres synthétiques et artificielles	Pièce	16 800 (25 200)	25 452	25 707	4,6

ANNEXE II

I ex 51.04	Tissus de fibres textiles synthétiques et artificielles continues, autres que tissus écrus et non teints
II 53.11	Tissus de laine ou de poils fins
III ex 55.09	Tissus de coton autres que tissus écrus et non teints
IV ex 56.07	Tissus de fibres textiles synthétiques et artificielles discontinues, autres que tissus écrus et non teints
V ex 58.04	Velours, peluches, tissus bouclés et tissus de chenille, à l'exclusion de la soie
VI ex 60.01	Etoffes de bonneterie non élastique ni caoutchoutée, autres qu'écrues ou de soie
VII ex 61.01.102	Ulsters et autres manteaux pour hommes et garçonnets, en fibres synthétiques ou artificielles
VIII ex 61.01.402	Vestes pour hommes et garçonnets, en fibres synthétiques ou artificielles
IX ex 61.01.305	Costumes et complets pour hommes et garçonnets, en coton ou fibres synthétiques ou artificielles discontinues
306	
X ex 61.01.505	Pantalons pour hommes et garçonnets, en coton et fibres synthétiques ou artificielles discontinues
506	
XI ex 61.02.105	Ulsters, manteaux et vestes pour femmes, fillettes et jeunes enfants, en coton et fibres synthétiques ou artificielles discontinues
106	
XII 61.07	Cravates
XIV 62.02	Linge de lit, de table, de toilette, d'office ou de cuisine; rideaux, vitrages et autres articles d'ameublement
XV ex 62.04	Bâches, voiles d'embarcations, stores d'extérieur, tentes et articles de campement autres qu'en jute
XVI ex 62.05	Autres articles confectionnés en tissus, à l'exclusion de la soie
XVII ex 65.05.905	Chapeaux et autres coiffures en bonneterie ou confectionnés à l'aide de tissus autres que le feutre, ou à l'aide de dentelles
906	
909	
XVIII 60.04	Sous-vêtements de bonneterie
XIX ex 61.02.405	Jupes pour femmes, fillettes et jeunes enfants, en coton et fibres synthétiques ou artificielles discontinues
406	
XX ex 61.02.605	Pantalons pour femmes, fillettes et jeunes enfants, en coton et fibres artificielles ou synthétiques discontinues
606	
XXI ex 61.09.201	Soutiens-gorge et bustiers de confection

No. 19801

**FINLAND
and
CHINA**

**Programme on cultural co-operation for the period 1980-
1981. Signed at Beijing on 2 May 1980**

Authentic text: English.

Registered by Finland on 28 May 1981.

**FINLANDE
et
CHINE**

**Programme de coopération culturelle pour la période 1980-
1981. Signé à Beijing le 2 mai 1980**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Finlande le 28 mai 1981.

PROGRAMME¹ ON CULTURAL CO-OPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA FOR THE PERIOD 1980-1981

The Government of the Republic of Finland and the Government of the People's Republic of China, desirous of developing the friendly relations and promoting cultural co-operation between the two countries, have agreed on the following programme for the period 1980-1981:

I. SCIENCE

1. Both Parties will encourage the development of co-operation between the Academy of Finland and the Chinese Academy of Sciences. The specific items of exchange shall be determined through consultations by the academies of the two countries.

II. EDUCATION

2. Every year six scholarships will be provided by each Party for students of the other country. Their specialities will be decided through consultation between the two Parties according to the needs of the sending Party and the facilities of the receiving Party. The Finnish Party expressed the wish that two of the scholarships could be divided into shorter periods.

3. Each Party will facilitate and support the teaching and study of its language and literature at institutions of higher education in the other country by providing related books and audiovisual aids, etc.

4. According to the wish of the University of Helsinki, the Chinese Party agreed to continue to send a Chinese language teacher to the university.

5. The Chinese Party will receive five Chinese language teachers and students from the University of Helsinki to participate at their own expense in a summer vacation Chinese language course in China.

III. CULTURE AND ART

6. During the third quarter of 1980 the Chinese Party will send a national music instruments group to perform at the Helsinki Festival according to an agreement with this organization.

In 1981 the Finnish Party will send a group of performing artists to China.

7. The Chinese Party will send a Guizhou Province Folk Arts and Crafts exhibition to Finland.

The Finnish Party will send a "Finnish Engravings" Exhibition to China.

8. The two Parties promote and give financial support to the activities of the Finnish-Chinese Friendship Society and the Chinese Association for Friendly Relations with Foreign Countries in the interest of promoting cultural exchange between the two countries.

¹ Came into force on 1 June 1980, i.e., the first day of the month following its signature, in accordance with article VI (12).

IV. SPORTS

9. The two Parties will encourage and support co-operation and exchange between the sports organisations of the two countries.

V. FINANCIAL REGULATIONS

10. The exchange items and activities listed in this programme will be carried out according to the following financial regulations:

1) The sending Party shall pay the travel expenses of its citizens to and back the capital of the receiving country.

2) *Visits.* The Finnish Party will provide persons visiting Finland with a daily allowance of FMK 70 and free accommodation.

The Chinese Party will provide persons visiting the People's Republic of China with free accommodation and meals.

3) *Scholarships.* Persons exchanged under article 2 will be provided with scholarships by the sending Party. The receiving Party will provide them with free tuition, accommodation, travel expenses in the country and free medical care in case of sudden illness.

4) *Groups of performing artists.* The expenses for sending and receiving groups of performing artists are to be consulted by the two Parties.

5) *Language teachers.* The current terms on which Chinese language teachers are engaged by the Finnish Party will be observed.

6) *Exhibitions.* The expenses for the organization of exhibitions shall be covered in the following way:

a) The sending Party shall pay the transport expenses to and from the capital of the receiving country. The material needed for a catalogue in the language of the receiving country or in French, English or German shall be sent to the receiving Party at least two months before the inauguration date. At least one expert shall accompany the exhibition upon preliminary agreement. The sending Party shall pay his/her travel expenses. The sending Party shall also pay the insurance expenses during the transportation and duration of the exhibition.

b) The receiving Party will cover the expenses for the meals or pay a daily allowance, provide accommodation and internal travel to the exhibition staff for a period of not more than two weeks, assume the costs caused by the mounting of the exhibition, the publicity, the necessary showcases, space rent and staff.

c) The receiving Party shall take all necessary measures to protect the exhibits. In case of damage, the receiving Party shall furnish the sending Party with all necessary documents that might be needed for settling the claim with the insurance authorities. The expenses for supplying the documents and ascertaining the facts shall be paid by the receiving Party.

VI. GENERAL PROVISIONS

II. The following principles will be followed by the two Parties in carrying out the exchange items envisaged in the present programme:

1) The persons exchanged under the present programme shall be nominated by the sending party and approved by the receiving Party.

2) At least four months before a delegation or exchange person is sent by either Party according to the programme, the following information must be provided to the other Party: names, dates of birth, scientific merits and degrees, knowledge of foreign languages, tentative itinerary and date of arrival in the receiving country.

3) The receiving Party should try to give an answer within one month of receiving the above-mentioned information.

4) The exact date and time of arrival shall be communicated to the receiving Party two weeks in advance.

5) The months of July and August should be avoided.

6) The persons exchanged under the present programme should have a good command of one of the following languages:

a) Those visiting Finland: Finnish, Swedish, English or German;

b) Those visiting China: Chinese, English, French or German.

12. Three months before the expiration of the period of validity of this programme, the representatives of the two parties will discuss the implementation of the present programme as well as the next programme of cultural co-operation between the Republic of Finland and the People's Republic of China.

This programme will become effective on the first day of the month following its signing and will remain valid up to December 31, 1981.

DONE AND SIGNED in Beijing, in duplicate in the English language on the 2nd of May, 1980.

For the Government of the Republic
of Finland:

KRISTOFER GRÄSBECK

For the Government of the People's Republic
of China:

LU YAORU

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**PROGRAMME¹ DE COOPÉRATION CULTURELLE ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE
CHINE POUR LA PÉRIODE 1980-1981**

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République populaire de Chine, désireux de développer les relations amicales et de favoriser la coopération culturelle entre les deux pays, sont convenus du programme ci-après pour la période 1980-1981 :

I. SCIENCES

1. Les deux Parties encouragent le développement de la coopération entre l'Académie de Finlande et l'Académie des sciences de Chine. Les Académies des deux pays établiront par le moyen de consultations les domaines spécifiques concernés par ces échanges.

II. ENSEIGNEMENT

2. Chacune des Parties met annuellement six bourses d'études à la disposition d'étudiants de l'autre pays. Les deux Parties déterminent après consultations les spécialités retenues conformément aux besoins de la Partie d'envoi et aux possibilités de la Partie d'accueil. La Partie finlandaise a émis le vœu de pouvoir diviser la durée de deux bourses d'études en deux périodes plus courtes.

3. Chacune des Parties facilite et encourage l'apprentissage et l'enseignement de sa langue et de sa littérature dans les institutions d'enseignement supérieur de l'autre pays en envoyant notamment des ouvrages et matériels audiovisuels appropriés.

4. Pour répondre au vœu de l'Université d'Helsinki, la Partie chinoise est convenue de poursuivre le détachement d'un professeur de chinois à cette université.

5. La Partie chinoise accueille cinq professeurs et étudiants de chinois de l'Université d'Helsinki qui prennent part à leurs frais à un stage de langue chinoise organisé en Chine pendant les vacances d'été.

III. CULTURE ET BEAUX-ARTS

6. Au cours du troisième trimestre de 1980 la Partie chinoise enverra, conformément à un accord conclu avec le Festival d'Helsinki, un groupe national d'instrumentistes qui se produira au cours dudit Festival.

En 1981 la Partie finlandaise enverra un groupe de musiciens en Chine.

7. La Partie chinoise enverra en Finlande une exposition d'art et d'artisanat folklorique de la province de Guizhou.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juin 1980, soit le premier jour du mois suivant sa signature, conformément à l'article VI, paragraphe 12.

La Partie finlandaise enverra en Chine une exposition consacrée à la gravure finlandaise.

8. Aux fins de promouvoir les échanges culturels entre les deux pays, les deux Parties encouragent les activités de la Société d'amitié Finlande-Chine et de l'Association chinoise pour les relations amicales avec l'étranger et leur accordent une aide financière.

IV. SPORT

9. Les deux Parties encouragent et favorisent la coopération et les échanges entre les organismes sportifs des deux pays.

V. CONDITIONS FINANCIÈRES

10. La mise en œuvre des thèmes et des activités d'échange énumérés dans ce programme est soumise aux conditions financières précisées ci-après :

1) La Partie d'envoi prend à sa charge les frais de voyages de ses ressortissants jusqu'à la capitale du pays d'accueil et retour.

2) *Missions.* La Partie finlandaise verse aux personnes effectuant des missions en Finlande une indemnité journalière de 70 marks et leur assure la gratuité de l'hébergement.

La Partie chinoise assure aux personnes effectuant des missions en République populaire de Chine la gratuité de l'hébergement et prend en charge leurs frais de subsistance.

3) *Bourses d'études.* Les personnes qui font l'objet d'un échange au titre de l'article 2 bénéficient de bourses d'études accordées par la Partie d'envoi. La Partie d'accueil leur assure la gratuité des études, de l'hébergement, des déplacements sur le territoire du pays et de l'assistance médicale en cas de maladie subite.

4) *Groupes d'artistes.* Les deux Parties se consulteront pour déterminer les frais afférant à l'envoi et à l'accueil des artistes.

5) *Professeurs de langue.* Les conditions actuelles d'engagement des professeurs de chinois par la Partie finlandaise sont reconduites.

6) *Expositions.* Les frais d'organisation des expositions sont pris en charge sous réserve des dispositions ci-après :

a) La Partie d'envoi prend à sa charge les frais de transport jusqu'à la capitale du pays d'accueil, et retour. Les matériaux nécessaires à la confection d'un catalogue dans la langue du pays d'accueil, ou en français, anglais ou allemand, sont envoyés à la Partie d'accueil au moins deux mois avant la date d'inauguration. L'exposition est accompagnée par au moins un expert, sous réserve de l'accord préalable sur sa personne. Ses frais de voyage sont pris en charge par la Partie d'envoi. La Partie d'envoi règle également les frais d'assurance relatifs au transport de l'exposition et à son déroulement.

b) La Partie d'accueil prend à sa charge les frais de subsistance, ou verse une indemnité journalière, assure l'hébergement et les frais de déplacement sur son territoire du personnel de l'exposition pendant deux semaines au plus; elle prend également à sa charge les frais d'installation de l'exposition, la publicité, la fourniture des vitrines requises, la location des locaux et la rémunération du personnel.

c) La Partie d'accueil prend toutes les mesures utiles pour assurer la protection des œuvres exposées. En cas de dommages, la Partie d'accueil adresse à la Partie d'envoi toutes les pièces requises par les compagnies d'assurance pour le règlement du sinistre. Les frais de constitution des pièces et d'établissement des faits sont pris en charge par la Partie d'accueil.

VI. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11. Pour la mise en œuvre des échanges envisagés dans le présent Programme les deux Parties s'inspirent des dispositions ci-après :

1) Les personnes faisant l'objet d'échanges au titre du présent Programme sont désignées par la Partie d'envoi et approuvées par la Partie d'accueil.

2) Au moins quatre mois avant qu'une des Parties n'envoie une mission ou une personne conformément au Programme, elle adresse à l'autre Partie les renseignements ci-après : nom des intéressés, date de naissance, activités et titres scientifiques, langues connues, itinéraire et date d'arrivée probables dans le pays d'accueil.

3) La Partie d'accueil s'efforce de fournir une réponse dans un délai d'un mois après réception des renseignements susmentionnés.

4) Les date et heure précises d'arrivée sont communiquées deux semaines à l'avance à la Partie d'accueil.

5) Les mois de juillet et d'août sont évités de préférence.

6) Les personnes faisant l'objet d'un échange au titre du présent Programme doivent parfaitement connaître une des langues ci-après :

a) Séjours en Finlande : le finnois, le suédois, l'anglais ou l'allemand;

b) Séjours en Chine : le chinois, l'anglais, le français ou l'allemand.

12. Trois mois avant l'expiration de la période de validité du présent Programme, les représentants des deux Parties examinent l'exécution dudit Programme et préparent le prochain programme de coopération culturelle entre la République de Finlande et la République populaire de Chine.

Le présent Programme prend effet le premier du mois suivant sa signature et reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 1981.

FAIT ET SIGNÉ à Beijing, le 2 mai 1980, en deux exemplaires, chacun en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la République
de Finlande :

KRISTOFER GRÄSBECK

Pour le Gouvernement de la République populaire
de Chine :

LU YAORU

No. 19802

**SWITZERLAND
and
MOROCCO**

Agreement concerning the settlement of the financial consequences resulting from the transfer to the Moroccan State of agricultural estates, or properties suitable for agriculture, which belonged to Swiss nationals. Signed at Rabat on 6 June 1978

Authentic text: French.

Registered by Switzerland on 29 May 1981.

**SUISSE
et
MAROC**

Accord portant règlement des conséquences financières résultant du transfert à l'État marocain de la propriété des biens agricoles ou à vocation agricole ayant appartenu à des ressortissants suisses. Signé à Rahat le 6 juin 1978

Texte authentique : français.

Enregistré par la Suisse le 29 mai 1981.

ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LE ROYAUME DU MAROC PORTANT RÈGLEMENT DES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES RÉSULTANT DU TRANSFERT, À L'ÉTAT MAROCAIN, DE LA PROPRIÉTÉ DES BIENS AGRICOLES OU À VOCATION AGRICOLE AYANT APPARTENU À DES RESSORTISSANTS SUISSES

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Royaume du Maroc,

Désireux, d'une part, de resserrer leurs liens d'amitié et de coopération et conscients, d'autre part, qu'il convient, à cet effet, de rechercher une solution définitive aux problèmes d'indemnisation en suspens entre les deux pays,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Le Gouvernement du Royaume du Maroc paiera au Conseil fédéral suisse une indemnité globale et forfaitaire pour les biens, droits et intérêts suisses au Maroc, touchés par le transfert à l'Etat marocain de la propriété de certains immeubles agricoles ou à vocation agricole.

Article 2. Sont considérés comme suisses aux termes du présent Accord les biens, droits et intérêts ayant appartenu au moment du transfert de propriété sous quelque forme que ce soit, directement ou indirectement, à des personnes physiques ou à des personnes morales de nationalité suisse.

Article 3. L'indemnité globale et forfaitaire prévue à l'article premier est fixée à deux millions de francs suisses.

Cette somme sera versée au plus tard à la fin du premier mois suivant celui de la ratification du présent Accord par l'Etat marocain.

Article 4. Le Gouvernement du Royaume du Maroc considérera comme définitivement réglées toutes les prétentions de droit public se rapportant aux biens, droits et intérêts suisses visés aux articles 1 et 2 ci-dessus.

En particulier, les personnes visées aux articles 1 et 2 du présent Accord seront définitivement dégagées de toute dette et obligation fiscale quelconque résultant de dispositions légales ou réglementaires marocaines et se rapportant tant aux biens, droits et intérêts en cause qu'aux sommes qui leur seront attribuées en vertu du présent Accord.

Ces personnes seront, dès l'entrée en vigueur du présent Accord, libérées de toute charge inscrite sur les livres fonciers et afférente aux immeubles repris.

Article 5. La répartition de l'indemnité globale et forfaitaire prévue à l'article 3 relève exclusivement de la compétence du Conseil fédéral suisse.

Cette indemnité sera distribuée selon le plan de répartition qu'établira le Conseil fédéral suisse, sans que les modalités de cette répartition engagent d'une manière quelconque la responsabilité du Royaume du Maroc.

Article 6. Les dispositions des articles précédents ne s'appliquent pas aux biens agricoles dont la propriété a été transférée à l'Etat et ayant fait, antérieure-

¹ Entré en vigueur le 5 février 1981 par l'échange des instruments de ratification qui a eu lieu à Berne, conformément à l'article 9.

ment à la date d'effet de la mesure de transfert, l'objet de transactions entre ressortissants suisses et marocains non transcrites à la date de la signature du présent Accord.

Article 7. Par le paiement de l'indemnité globale et forfaitaire mentionnée à l'article 3, le Conseil fédéral suisse considérera comme définitivement et intégralement réglées toutes les revendications afférentes aux biens, droits et intérêts visés aux articles 1 et 2 du présent Accord. Ce règlement aura effet libératoire pour l'Etat marocain envers la Confédération suisse ainsi qu'à l'égard des personnes physiques ou morales suisses intéressées qui ne pourront plus faire valoir, par quelque voie que ce soit, de prétentions relatives aux immeubles visés par le présent Accord.

Article 8. En vue de faciliter la répartition de la somme fixée à l'article 3, le Gouvernement du Royaume du Maroc fournira au Conseil fédéral suisse, à sa demande, tous renseignements et documents disponibles relatifs aux immeubles visés par le présent Accord.

Article 9. Le présent Accord sera ratifié dès que possible. Il entrera en vigueur au jour de l'échange des instruments de ratification qui aura lieu à Berne.

FAIT à Rabat, le 6 juin 1978, en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Conseil fédéral suisse :

J. MONNIER

Pour le Gouvernement
du Royaume du Maroc :

H. LUKASCH

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE KINGDOM OF MOROCCO CONCERNING THE SETTLEMENT OF THE FINANCIAL CONSEQUENCES RESULTING FROM THE TRANSFER TO THE MOROCCAN STATE OF AGRICULTURAL ESTATES, OR PROPERTIES SUITABLE FOR AGRICULTURE, WHICH BELONGED TO SWISS NATIONALS

The Swiss Federal Council and the Government of the Kingdom of Morocco, Desiring, on the one hand, to strengthen their bonds of friendship and co-operation, and realizing, on the other hand, that for this purpose a definitive solution must be sought for compensation problems outstanding between the two countries,

Have agreed as follows:

Article 1. The Government of the Kingdom of Morocco shall pay to the Swiss Federal Council an all-inclusive lump sum in compensation for Swiss property, rights and interests in Morocco, affected by the transfer to the Moroccan State of certain agricultural estates or properties suitable for agriculture.

Article 2. For the purposes of this Agreement, property, rights and interests having belonged at the time of the transfer of ownership in any form whatever, directly or indirectly, to natural or juridical persons of Swiss nationality, shall be deemed Swiss.

Article 3. The all-inclusive lump sum referred to in article 1 above shall be 2 million Swiss francs.

This sum shall be paid at the very latest at the end of the first month following the month in which this Agreement is ratified by the Moroccan State.

Article 4. The Government of the Kingdom of Morocco shall regard as finally settled all claims in public law concerning the Swiss property, rights and interests referred to in articles 1 and 2 above.

In particular, the persons mentioned in articles 1 and 2 of this Agreement shall be definitively discharged from all debts and fiscal liabilities resulting from Moroccan laws or regulations either in respect of the property, rights and interests in question or in respect of the monies to be apportioned to them under this Agreement.

These persons shall, on the date that this Agreement enters into force, be relieved from any charge recorded in the land records relating to repossessed properties.

Article 5. The Swiss Federal Council alone has the competence to apportion the all-inclusive lump sum referred to in article 3.

¹ Came into force on 5 February 1981 by the exchange of the instruments of ratification which took place at Berne, in accordance with article 9.

This lump sum shall be apportioned according to the plan which the Swiss Federal Council shall establish, without the terms of apportionment involving in any way the responsibility of the Kingdom of Morocco.

Article 6. The provisions in the preceding articles do not apply to agricultural property whose ownership was transferred to the State and was, prior to the effective date of the transfer measure, the subject of transactions between Swiss and Moroccan nationals unregistered at the date of the signing of this Agreement.

Article 7. With the payment of the all-inclusive lump sum mentioned in article 3, the Swiss Federal Council shall consider as settled definitively and in full all claims relating to property, rights and interests referred to in articles 1 and 2 of this Agreement. This settlement shall release the Moroccan State from any liability to the Swiss Confederation or to Swiss natural or juridical persons who shall no longer, by any means whatsoever, be able to validate claims relating to the property referred to in this Agreement.

Article 8. With a view to facilitating the apportionment of the sum referred to in article 3, the Government of the Kingdom of Morocco shall provide the Swiss Federal Council, at its request, with all available information and documents relating to the property referred to in this Agreement.

Article 9. This Agreement shall be ratified as soon as possible. It shall enter into force on the day of the exchange of the instruments of ratification, which shall take place at Berne.

DONE in duplicate at Rabat on 6 June 1978, in the French language.

For the Swiss Federal Council:

J. MONNIER

For the Government
of the Kingdom of Morocco:

H. LUKASCH

No. 19803

**SWITZERLAND
and
UPPER VOLTA**

**Agreement on technical co-operation. Signed at Ahidjan on
20 June 1978, and at Ouagadougou on 22 September
1978**

Authentic text: French.

Registered by Switzerland on 29 May 1981.

**SUISSE
et
HAUTE-VOLTA**

**Accord de coopération technique. Signé à Abidjan le 20 juin
1978, et à Ouagadougou le 22 septembre 1978**

Texte authentique : français.

Enregistré par la Suisse le 29 mai 1981.

ACCORD¹ DE COOPÉRATION TECHNIQUE ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République de Haute-Volta, ci-après désignés « les Parties contractantes »,

Désireux de resserrer les liens d'amitié existant entre la Suisse et la Haute-Volta et de coopérer, dans leur intérêt réciproque, au développement de leurs deux pays,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Les Parties contractantes s'engagent sur un pied de parfaite égalité à promouvoir en Haute-Volta la réalisation de projets de développement dans le cadre de leurs législations nationales respectives.

Article 2. Les dispositions du présent Accord s'appliquent :

- a) Aux projets de coopération entre les deux Parties contractantes;
- b) Aux projets de coopération qui émanent, du côté suisse, d'institutions ou d'organismes de droit public ou privé et qui ont recueilli l'accord mutuel des deux Parties contractantes.

Article 3. La coopération visée peut revêtir les formes suivantes :

- a) Soutien financier à des organisations publiques ou privées pour la réalisation de projets déterminés;
- b) Mise à disposition de personnel qualifié;
- c) Octroi de bourses d'études ou de stages de formation professionnelle en Haute-Volta, en Suisse, ou dans tout autre pays, selon entente entre les Parties contractantes;
- d) Toute autre forme, arrêtée d'un commun accord par les Parties contractantes.

Article 4. Tout projet fait l'objet, en vue de sa réalisation, d'un accord particulier qui précise les obligations incombant à chaque Partie et fixe, s'il y a lieu, les cahiers des charges du personnel prévu.

Les projets sont réalisés en commun par les Parties contractantes.

Les bénéficiaires de bourses sont choisis et l'orientation de leurs études ou de leur formation est déterminée d'un commun accord entre les Parties contractantes.

Article 5. Les contributions des Parties contractantes à l'exécution de projets déterminés s'expriment en principe dans les prestations suivantes :

- a) Du côté suisse :
 - aa) Prendre en charge les frais d'achat et de transport d'équipements et de matériaux ainsi que de certains services nécessaires pour la réalisation des projets; la quote-part de la Suisse sera déterminée dans les accords de projet prévus à l'article 4 du présent Accord;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire à compter du 22 septembre 1978 par la signature, et à titre définitif le 25 février 1981, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifiées par écrit que les formalités requises par leurs législations nationales respectives avaient été accomplies, conformément à l'article 9.

- ab*) Remettre à la Partie voltaïque à titre de don les équipements et matériaux fournis pour la réalisation du projet; d'éventuelles exceptions à cette règle ainsi que le moment de la remise seront précisés dans l'accord de projet mentionné à l'article 4, 1^{er} alinéa;
- ac*) Prendre en charge tous les frais qui découlent de l'affectation et de l'activité du personnel mis à disposition par la Suisse, notamment les traitements, les primes d'assurances, les frais de voyage de Suisse en Haute-Volta et retour ainsi que d'autres voyages de service, les frais de logement et de séjour en Haute-Volta;
- ad*) Fournir si nécessaire au personnel mis à disposition par la Suisse l'équipement et le matériel professionnels (véhicules inclus) dont il a besoin pour effectuer son travail dans le projet;
- ae*) Régler les frais d'études et les autres dépenses de formation professionnelle, telles que les frais d'entretien, les frais d'assurance médicale de tous les boursiers concernés par l'article 3, lettre *c*;
- af*) Assurer les frais de voyage en Suisse et retour pour les stagiaires et les frais de voyage de retour pour les étudiants concernés par l'article 3, lettre *c*;
- b*) Du côté voltaïque :
 - ba*) Fournir des équipements et des matériaux ainsi que certains services nécessaires pour la réalisation des projets; la quote-part de la Haute-Volta sera déterminée dans l'accord de projet mentionné à l'article 4, 1^{er} alinéa;
 - bb*) Mettre à disposition le personnel nécessaire à la réalisation des projets; ce personnel assumera dès le début pleinement ou conjointement avec le personnel mis à la disposition par la Suisse, la responsabilité des projets à exécuter;
 - bc*) Payer, en règle générale, les traitements et les primes d'assurances du personnel mis à disposition par la Haute-Volta; d'éventuelles exceptions à cette règle seront précisées dans l'accord de projet mentionné à l'article 4, 1^{er} alinéa;
 - bd*) Payer les traitements des personnes mentionnées sous lettre *ae*, dans la mesure où il s'agit d'agents déjà au service de l'Etat avant leur départ, et ce pendant toute la durée de leur stage ou de leurs études financés par la Suisse;
 - be*) Payer les frais de voyage de Haute-Volta en Suisse des étudiants concernés par l'article 3, lettre *c*;
 - bf*) Garantir, après leur retour en Haute-Volta, aux personnes mentionnées à l'article 3, lettre *c*, un emploi à un poste de travail qui leur permette d'utiliser au mieux les connaissances et l'expérience qu'elles ont acquises;
 - bg*) Assurer, si possible et dans la mesure où la nature des projets le justifie, les services qui peuvent l'être par du personnel local (par ex. secrétariat).

Article 6. Par ailleurs, afin de faciliter la réalisation des projets s'inscrivant dans le cadre du présent Accord, le Gouvernement de la République de Haute-Volta :

- a*) Accordera au personnel étranger mis à disposition par le Conseil fédéral suisse ainsi qu'aux membres de leurs familles l'exonération de tous impôts

directs et taxes assimilées à l'exclusion de celles figurant limitativement ci-dessous :

- La taxe sur les véhicules à moteur;
- La taxe sur les vélocipèdes;
- La taxe sur les armes;
- La taxe sur le bétail;

à l'exception des denrées et boissons, les effets et objets personnels, y compris un véhicule à moteur, appartenant au personnel étranger mis à disposition par le Conseil fédéral suisse, ainsi que les matériels et équipements professionnels leur appartenant et qui les accompagnent à l'occasion de leur première installation, bénéficieront de l'admission en franchise des droits et taxes lors de leur entrée en Haute-Volta; l'introduction de ces objets et matériels et l'installation de leurs possesseurs doivent être concomitantes; le Service des Douanes considérera néanmoins que cette condition est remplie si le délai qui se sera écoulé entre les deux événements n'excède pas six mois; les véhicules, matériels et équipements techniques nécessaires à la réalisation des projets seront soumis au régime de l'admission en franchise temporaire des droits et taxes d'entrée avec paiement des seules taxes pour services rendus (statistique, péage et timbre douanier);

- b) Délivrera sans frais les visas d'entrée, de séjour et de sortie prévus par les dispositions en vigueur;
- c) Assistera le personnel étranger mis à disposition par le Conseil fédéral suisse ainsi que les membres de leurs familles et facilitera leur travail dans toute la mesure possible.

Article 7. La responsabilité de l'Etat voltaïque sera engagée en ce qui concerne les dommages causés à un tiers par le personnel étranger mis à disposition par le Conseil fédéral suisse, dans les mêmes conditions que pour ses propres agents.

Article 8. Après consultation du Gouvernement de Haute-Volta, la Suisse peut nommer un représentant et éventuellement établir un bureau. Cette personne sera responsable, du côté suisse, de toutes les questions concernant la coopération au développement faisant l'objet du présent Accord. Elle jouira si elle réside en Haute-Volta, même si elle ne fait pas partie des Services diplomatiques de la Suisse, des mêmes avantages que ceux accordés au personnel étranger des projets.

Cette dernière disposition s'applique également à tout le personnel expatrié affecté au bureau.

Article 9. Le présent Accord est applicable à titre provisoire dès sa signature. Il entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit que les formalités requises par leurs législations nationales respectives ont été accomplies. Il est conclu pour une durée de quatre ans et sera reconduit tacitement d'année en année, à moins qu'il n'y ait été mis fin par l'une ou l'autre des Parties contractantes, moyennant notification écrite donnée au moins six mois avant l'expiration de l'année en cours.

Les dispositions du présent Accord sont également applicables aux projets déjà en cours d'exécution au moment de la signature de l'Accord.

Les Parties contractantes s'engagent à résoudre à l'amiable par la voie diplomatique tout différend qui pourrait apparaître dans l'application du présent Accord.

En cas d'expiration de l'Accord, les Parties contractantes acceptent que les projets alors en cours d'exécution soient menés à leur terme et que les étudiants ou stagiaires voltaïques alors à l'étranger puissent achever leurs programmes d'études ou de formation.

FAIT à Abidjan et Ouagadougou, en deux exemplaires originaux en français.

Abidjan, le 20 juin 1978
Pour le Conseil fédéral suisse :

WILLIAM ROCH

Ouagadougou, le 22 septembre 1978
Pour le Gouvernement
de la République de Haute-Volta :

MOUSSA KARGOUGOU

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON TECHNICAL CO-OPERATION BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE REPUBLIC OF THE UPPER VOLTA

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of the Upper Volta, hereinafter called the Contracting Parties,

Desiring to strengthen the ties of friendship existing between Switzerland and the Upper Volta and to co-operate, in their mutual interest, in the development of their two countries,

Have agreed as follows:

Article 1. The Contracting Parties undertake, on a footing of complete equality, to promote, within the framework of their respective national legislations, the implementation of development projects in the Upper Volta.

Article 2. The provisions of this Agreement apply to:

- (a) Co-operation projects between the two Contracting Parties;
- (b) Co-operation projects which have been initiated on the Swiss side by institutions or bodies of public or private law and upon which the two Contracting Parties have mutually agreed.

Article 3. The co-operation referred to may assume the following forms:

- (a) Financial support to public or private organizations for the implementation of specified projects;
- (b) Dispatching qualified personnel;
- (c) Granting scholarships for studies or courses of professional training in the Upper Volta, in Switzerland or in any other country, as the Contracting Parties may agree upon;
- (d) Any other form of co-operation as may be mutually agreed upon by the Contracting Parties.

Article 4. With a view to its implementation, each project shall be the subject of a specific agreement which stipulates the obligations incumbent on each Party and which lays down, where necessary, the responsibilities of the personnel envisaged.

The projects shall be carried out jointly by the Contracting Parties.

The recipients of scholarships shall be chosen and the orientation of their studies or their training shall be determined by mutual agreement between the Contracting Parties.

¹ Came into force provisionally from 22 September 1978 by signature, and definitively on 25 February 1981, the date on which the Contracting Parties had notified each other in writing that the formalities required by their respective national legislations had been completed, in accordance with article 9.

Article 5. The contributions of the Contracting Parties to the implementation of specific projects shall, in principle, take the following forms:

(a) Switzerland:

- (aa) Coverage of the costs of the purchase and transport of equipment and materials and of certain services necessary for the implementation of projects; Switzerland's contribution shall be stipulated in the project agreements envisaged in article 4 of this Agreement;
- (ab) Delivery to the Upper Volta Party, as a gift, of equipment and materials provided for the implementation of the project; possible exceptions to this rule as well as the time of delivery shall be stipulated in the project agreement mentioned in article 4, paragraph 1;
- (ac) Coverage of all costs arising from the assignment and activity of personnel dispatched by Switzerland and, specifically, salaries, insurance premiums, travel expenses between Switzerland and the Upper Volta as well as other official travel and housing and subsistence costs in the Upper Volta;
- (ad) Provision, if necessary, to the personnel dispatched by Switzerland of the professional equipment and material (including vehicles) they need to perform their work on the project;
- (ae) Coverage of the costs of studies and other professional training expenses, such as the living expenses and medical insurance costs of all the scholarship-holders referred to in article 3 (c);
- (af) Coverage of trainees' travel costs to and from Switzerland and the return travel costs of the students referred to in article 3 (c).

(b) Upper Volta:

- (ba) Provision of equipment and materials and of certain services required for the implementation of projects; the contribution of the Upper Volta shall be stipulated in the project agreement referred to in article 4, paragraph 1;
- (bb) Dispatch of the personnel required for the implementation of projects; these personnel shall assume from the outset, fully or jointly with the personnel dispatched by Switzerland, responsibility for the projects to be implemented;
- (bc) Payment, as a general rule, of the salaries and insurance premiums of the personnel dispatched by the Upper Volta; possible exceptions to this rule shall be stipulated in the project agreement mentioned in article 4, paragraph 1;
- (bd) Payment of the salaries of the persons referred to in subparagraph (ae) in so far as they are agents already in the service of the State before their departure, and during the entire period of their training or studies financed by Switzerland;
- (be) Payment of the travel costs from the Upper Volta to Switzerland of the students referred to in article 3 (c);
- (bf) Guaranteeing the persons referred to in article 3 (c), on their return to the Upper Volta, a job in a position which will enable them to make the best use of the knowledge and experience they have acquired;

- (bg) Provision, if possible, and to the extent that the nature of the projects justifies it, of the services which can be performed by local personnel (e.g., secretarial services).

Article 6. Also, in order to facilitate the implementation of projects within the framework of this Agreement, the Government of the Republic of the Upper Volta shall:

- (a) Grant the expatriate personnel dispatched by the Swiss Federal Council and the members of their families exemption from all direct taxes and equivalent charges, subject only to the following exceptions:

- The tax on motor vehicles;
- The tax on bicycles;
- The tax on weapons;
- The tax on livestock;

with the exception of foodstuffs and beverages, the personal effects and articles, including a motor vehicle, belonging to the expatriate personnel dispatched by the Swiss Federal Council, as well as professional materials and equipment belonging to them and accompanying them at the time of their initial installation, shall be exempted from all duties and taxes at the time of their introduction into the Upper Volta; the introduction of these articles and materials and the installation of their owners must be concomitant; the Customs Department shall, however, consider this condition to have been fulfilled if the period which has elapsed between the two events does not exceed six months; the vehicles, materials and technical equipment required for the implementation of projects shall be temporarily exempted from duties and entry taxes, the only taxes that are payable being those for services rendered (statistics, tolls and customs stamps);

- (b) Issue, free of charge, the entry, residence and exit visas required by the rules in force;
- (c) Provide all necessary assistance and facilities to the expatriate personnel dispatched by the Swiss Federal Council and the members of their families.

Article 7. The Upper Voltan State shall assume responsibility for damage caused to a third party by the expatriate personnel dispatched by the Swiss Federal Council, under the same conditions as those which apply to its own employees.

Article 8. After consultation with the Government of the Upper Volta, Switzerland may appoint a representative and may establish an office. This person shall be responsible, on the Swiss side, for all questions concerning the development co-operation referred to in this Agreement. If he resides in the Upper Volta, he shall enjoy, even if he does not belong to the Swiss diplomatic service, the same advantages as those granted to expatriate project personnel.

The latter provision applies also to all expatriate personnel assigned to the office.

Article 9. This Agreement shall be implemented on a provisional basis from the date of its signature. It shall enter into force on the date on which the two Contracting Parties notify each other in writing that the formalities required by their respective national legislations have been completed. It is concluded for a period of four years and shall be extended tacitly from year to year unless

terminated by either Contracting Party giving written notice at least six months before the expiry of the then current year.

The provisions of this Agreement shall also apply to projects already being executed at the time the Agreement is signed.

The Contracting Parties undertake to settle by amicable agreement, through the diplomatic channel, any dispute which may arise in the implementation of this Agreement.

In case of expiry of the Agreement, the Contracting Parties shall allow the projects then under execution to be fully implemented and the Upper Voltan students or trainees then abroad to complete their courses of study or training.

DONE at Abidjan and Ouagadougou, in two original copies in the French language.

Abidjan, 20 June 1978
For the Swiss Federal Council:

WILLIAM ROCH

Ouagadougou, 22 September 1978
For the Government
of the Republic of the Upper Volta:

MOUSSA KARGOUGOU

No. 19804

—

**SWITZERLAND
and
BENIN**

**Agreement on technical co-operation. Signed at Cotonou
on 23 January 1981**

Authentic text: French.

Registered by Switzerland on 29 May 1981.

—————

**SUISSE
et
BÉNIN**

**Accord de coopération technique. Signé à Cotonou le 23 jan-
vier 1981**

Texte authentique : français.

Enregistré par la Suisse le 29 mai 1981.

ACCORD¹ DE COOPÉRATION TECHNIQUE ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BÉNIN

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République populaire du Bénin, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Désireux de resserrer les liens d'amitié existant entre la Suisse et la République populaire du Bénin et de renforcer leur coopération,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Les Parties contractantes s'engagent à promouvoir en République populaire du Bénin la réalisation de projets de développement dans le cadre de leurs législations nationales respectives.

Article II. Les dispositions du présent Accord s'appliquent :

- a) Aux projets de coopération entre les deux Parties contractantes;
- b) Aux projets de coopération qui émanent, du côté suisse, d'institutions ou d'organismes de droit public ou privé et qui ont recueilli l'accord mutuel des deux Parties contractantes.

Article III. La coopération visée peut revêtir les formes suivantes :

- a) Soutien financier à des organisations publiques ou privées pour la réalisation de projets déterminés;
- b) Mise à disposition de personnel qualifié;
- c) Octroi de bourses d'études ou de stages de formation professionnelle en République populaire du Bénin, en Suisse, ou dans tout autre pays, selon entente entre les Parties contractantes;
- d) Toute autre forme, arrêtée d'un commun accord par les Parties contractantes.

Article IV. Tout projet fait l'objet, en vue de sa réalisation, d'un accord particulier qui précise les obligations incombant à chaque Partie et fixe, s'il y a lieu, les responsabilités du personnel prévu.

La contribution de la Suisse à la réalisation des projets est complémentaire des efforts qu'entreprend la République populaire du Bénin pour assurer son développement économique et social. La République populaire du Bénin demeure responsable de l'exécution des projets et de la réalisation des objectifs tels qu'ils sont décrits dans chaque accord particulier.

Les candidatures de personnel qualifié expatrié devront être agréées par le Gouvernement de la République populaire du Bénin.

Les bénéficiaires de bourses sont choisis par la République populaire du Bénin et l'orientation de leurs études ou de leur formation est déterminée d'un commun accord entre les Parties contractantes.

¹ Entré en vigueur le 23 janvier 1981 par la signature, conformément à l'article X.

Article V. Les contributions des Parties contractantes à l'exécution de projets déterminés s'expriment en principe dans les prestations suivantes :

a) Du côté suisse :

- aa) Prendre en charge les frais d'achat et de transport d'équipements et des matériaux jusqu'au lieu d'implantation des projets ainsi que de certains services nécessaires à leur réalisation;
- ab) Remettre à la Partie béninoise à titre de don les équipements et matériaux fournis pour la réalisation du projet; d'éventuelles exceptions à cette règle ainsi que le moment de la reprise seront précisés dans l'accord de projet mentionné à l'article 4, premier alinéa;
- ac) Prendre en charge tous les frais qui découlent de l'affectation et de l'activité du personnel mis à disposition par la Suisse, notamment les traitements, les primes d'assurance, les frais de voyage de Suisse en République populaire du Bénin et retour ainsi que d'autres voyages de services, les frais de logement et de séjour au Bénin;
- ad) Fournir si nécessaire au personnel mis à disposition par la Suisse l'équipement et le matériel professionnels (véhicules inclus) dont il a besoin pour effectuer son travail dans le projet;
- ae) Régler les frais d'études et les autres dépenses de formation professionnelle, telles que les frais d'entretien et les frais d'assurances médicales de tous les boursiers concernés par l'article 3, let. c;
- af) Assurer les frais de voyage en Suisse et retour pour les stagiaires et pour les étudiants concernés par l'article 3, let. c;

b) Du côté béninois :

- ba) Fournir des équipements et des matériaux ainsi que certains services nécessaires pour la réalisation des projets compte tenu du niveau de développement de la République populaire du Bénin et de sa capacité de contribution;
- bb) Mettre à disposition le personnel d'encadrement nécessaire à la réalisation des projets; ce personnel assurera dès le début, pleinement et en étroite collaboration avec le personnel mis à disposition par la Suisse, la responsabilité des projets à exécuter;
- bc) Payer, en règle générale, les traitements du personnel mis à disposition par la République populaire du Bénin selon la législation béninoise en vigueur; d'éventuelles exceptions à cette règle seront précisées dans l'accord de projet mentionné à l'article 4, premier alinéa;
- bd) Assurer la prise en charge conformément à la réglementation en vigueur des traitements des personnes mentionnées sous lit. ae, af, dans la mesure où il s'agit d'agents déjà au service de l'Etat avant leur départ, et ce pendant toute la durée de leur stage ou de leurs études financées par la Suisse;
- be) Garantir, après leur retour en République populaire du Bénin aux personnes mentionnées à l'article 3, let. c, un emploi à un poste de travail qui leur permette d'utiliser au mieux les connaissances et l'expérience qu'elles ont acquises;
- bf) Assurer, si possible et dans la mesure où la nature des projets le justifie, les services qui peuvent l'être par du personnel local (p. ex. Secrétariat).

Article VI. Par ailleurs, afin de faciliter la réalisation des projets s'inscrivant dans le cadre du présent Accord, la République populaire du Bénin :

- a) Exonère de tous droits de douane et taxes les équipements (véhicules compris) et matériaux fournis par les partenaires de projets de coopération au développement, publics ou privés, réalisés avec le concours de la Suisse;
- b) Autorise le personnel étranger mis à disposition par la Suisse à introduire temporairement en République populaire du Bénin en franchise de droits de douane et de taxes l'équipement et le matériel professionnels dont il a besoin (véhicules inclus) à condition qu'en fin de mandat ce matériel soit réexporté ou qu'il en soit fait don à un projet;
- c) Met tout le personnel étranger fourni par la Suisse et les membres de leurs familles, en ce qui concerne leurs biens non professionnels, au bénéfice du régime de l'admission en franchise des droits et taxes; ce privilège s'éteint néanmoins six mois après la date de la première entrée des collaborateurs dans le pays. Il ne s'étend par ailleurs pas aux boissons et denrées alimentaires;
- d) Exempte le personnel étranger et les familles de celui-ci du paiement de taxes et autres charges fiscales relatives à leur personne ou à toute rémunération (traitement, indemnités) qui leur est versée par la Partie suisse;
- e) Délivre sans frais et sans délai les visas d'entrée, de séjour et de sortie prévus par les dispositions en vigueur;
- f) Assiste les coopérants fournis par la Suisse ainsi que leur famille et facilite leur travail dans toute la mesure nécessaire;
- g) Exempte le personnel étranger de toute prétention en dommages intérêts pour tout acte commis dans l'exercice des fonctions qui lui sont assignées, à condition que le dommage n'ait pas été causé volontairement ou par négligence grave.

Article VII. Après consultation du Gouvernement de la République populaire du Bénin, la Suisse peut nommer un représentant et éventuellement établir un bureau. Cette représentation sera responsable, du côté suisse, de toutes les questions concernant la coopération technique faisant l'objet du présent Accord. Elle jouira, si elle réside au Bénin même et si elle ne fait pas partie des services diplomatiques de la Suisse, des mêmes avantages que ceux accordés au personnel étranger des projets.

Cette dernière disposition s'applique également à tout le personnel expatrié affecté au bureau.

Article VIII. Les dispositions d'accords bilatéraux ou multilatéraux qu'une des Parties contractantes pourrait conclure à l'avenir dans le domaine de la coopération technique avec des Etats tiers ou des organisations internationales s'appliqueront, si elles sont plus favorables que celles des articles V et VI, en lieu et place des dispositions du présent Accord.

Article IX. Tout différend concernant l'application ou l'interprétation des présentes dispositions ainsi que celles des accords de projet mentionnés à l'article IV, premier alinéa, qui n'a pu être réglé par des discussions directes entre les Parties contractantes peut être soumis, par l'une ou l'autre Partie, à un tribunal arbitral de trois membres. Chaque Partie contractante en désignera un. Les membres ainsi désignés choisiront leur président.

Le tribunal fixe sa propre procédure.

Toute divergence relative à la composition ou à la procédure du tribunal arbitral, sera, à la requête de l'une des Parties, réglée par le président de la Cour internationale de Justice.

La décision du tribunal arbitral oblige les Parties contractantes.

Article X. Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature et restera en vigueur pendant trois ans. Par la suite, il sera reconduit tacitement d'année en année, à moins qu'il n'y ait été mis fin par l'une ou l'autre des Parties contractantes, moyennant notification écrite donnée au moins six mois avant l'expiration de l'année en cours.

Les dispositions du présent Accord sont également applicables aux projets déjà en cours d'expédition au moment de l'entrée en vigueur de l'Accord. Au cas où apparaîtraient des contradictions entre les dispositions du présent Accord et celles des accords conclus au sujet desdits projets, ce sont les dispositions de ces derniers qui seraient appliquées aux personnes et aux choses concernées.

En cas d'expiration de l'Accord, les Parties contractantes acceptent que les projets alors en cours d'exécution soient menés à leur terme et que les étudiants ou stagiaires béninois alors à l'étranger puissent achever leur programme d'études ou de formation.

FAIT à Cotonou, le 23 janvier 1981, en deux exemplaires originaux en français.

Pour le Conseil fédéral suisse :

WALTER RIESER

Pour le Gouvernement
de la République populaire du Bénin :

KOOVI HOUEDAKO

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON TECHNICAL CO-OPERATION BETWEEN THE
SWISS CONFEDERATION AND THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF BENIN

The Swiss Federal Council and the Government of the People's Republic of Benin, hereinafter called the Contracting Parties,

Desiring to strengthen the ties of friendship existing between Switzerland and the People's Republic of Benin and to strengthen their co-operation,

Have agreed as follows:

Article I. The Contracting Parties undertake to promote, within the framework of their respective national legislations, the implementation of development projects in the People's Republic of Benin.

Article II. The provisions of this Agreement apply to:

- (a) Co-operation projects between the two Contracting Parties;
- (b) Co-operation projects which have been initiated on the Swiss side by institutions or bodies of public or private law and upon which the two Contracting Parties have mutually agreed.

Article III. The co-operation referred to may assume the following forms:

- (a) Financial support to public or private organizations for the implementation of specific projects;
- (b) Dispatching qualified personnel;
- (c) Granting scholarships for studies or courses of professional training in the People's Republic of Benin, in Switzerland or in any other country, as the Contracting Parties may agree upon;
- (d) Any other form of co-operation as may be mutually agreed upon by the Contracting Parties.

Article IV. With a view to its implementation, each project shall be the subject of a specific agreement which stipulates the obligations incumbent on each Party and which lays down, where necessary, the responsibilities of the personnel envisaged.

Switzerland's contribution to the implementation of projects shall supplement the efforts of the People's Republic of Benin to ensure its economic and social development. The People's Republic of Benin shall remain responsible for the implementation of projects and the realization of objectives as described in each specific agreement.

The candidacies of qualified expatriate personnel shall be approved by the Government of the People's Republic of Benin.

¹ Came into force on 23 January 1981 by signature, in accordance with article X.

The recipients of scholarships shall be chosen by the People's Republic of Benin and the orientation of their studies or training shall be determined by the Contracting Parties by mutual agreement.

Article V. The contribution of the Contracting Parties to the implementation of specific projects shall, in principle, take the following forms:

(a) Switzerland:

- (aa) Coverage of the costs of the purchase and transport of equipment and materials as far as the sites of the projects, and of certain services necessary for their implementation;
- (ab) Delivery to the Beninese Party, as a gift, of equipment and materials provided for the implementation of the project; possible exceptions to this rule as well as the time of delivery shall be stipulated in the project agreement mentioned in article IV, paragraph 1;
- (ac) Coverage of all costs arising from the assignment and activity of personnel dispatched by Switzerland and, specifically, salaries, insurance premiums, travel expenses between Switzerland and the People's Republic of Benin as well as other official travel and housing and subsistence costs in Benin;
- (ad) Provision, if necessary, to the personnel dispatched by Switzerland of the professional equipment and material (including vehicles) they need to perform their work on the project;
- (ae) Coverage of the costs of studies and other professional training expenses, such as the living expenses and medical insurance costs of all the scholarship-holders referred to in article III (c);
- (af) Coverage of trainees' travel costs to and from Switzerland and the return travel costs of the students referred to in article III (c);

(b) People's Republic of Benin:

- (ba) Provision of equipment and materials and of certain services required for the implementation of projects, with due regard to the level of development of the People's Republic of Benin and its ability to contribute;
- (bb) Dispatch of training personnel required for the implementation of projects; these personnel shall assume from the outset, fully and in close collaboration with the personnel dispatched by Switzerland, responsibility for the projects to be implemented;
- (bc) Payment, as a general rule, of the salaries of the personnel dispatched by the People's Republic of Benin, in accordance with applicable Beninese law; possible exceptions to this rule shall be stipulated in the project agreement mentioned in article IV, paragraph 1;
- (bd) Ensuring payment, in accordance with the applicable rules, of the salaries of the persons referred to in subparagraphs (ae) and (af), in so far as they are agents already in the service of the State before their departure, and during the entire period of their training or studies financed by Switzerland;
- (be) Guaranteeing the persons referred to in article III (c), on their return to the People's Republic of Benin, a job in a position which will enable them

to make the best use of the knowledge and experience they have acquired;

- (bf) Provision, if possible, and to the extent that the nature of the projects justifies it, of the services which can be performed by local personnel (e.g., secretarial services).

Article VI. Also, in order to facilitate the implementation of projects within the framework of this Agreement, the People's Republic of Benin shall:

- (a) Exempt from all customs duties and taxes the equipment (including vehicles) and materials furnished by the partners in development co-operation projects, public or private, implemented with the help of Switzerland;
- (b) Authorize expatriate personnel dispatched by Switzerland to introduce temporarily into the People's Republic of Benin, free of customs duties and taxes, the professional equipment and material they need (including vehicles) provided that on completion of their assignment this equipment and material is re-exported or donated to a project;
- (c) Grant all expatriate personnel provided by Switzerland and the members of their families exemption from duties and taxes on their personal goods; this privilege ends, however, six months after the date of the first entry of the experts into the country, and does not extend to beverages and foodstuffs;
- (d) Exempt expatriate personnel and their families from taxation and other fiscal charges in respect of their person or any remuneration (salary, allowances) paid to them by the Swiss Party;
- (e) Issue, free of charge and without delay, the entry, residence and exit visas required by the rules in force;
- (f) Provide all necessary assistance and facilities to the Swiss experts and their families;
- (g) Hold expatriate personnel harmless against any claim for damage arising out of any act done in the discharge of their assigned function provided such damage is not caused either wilfully or through serious negligence.

Article VII. After consultation with the Government of the People's Republic of Benin, Switzerland may appoint a representative and may establish an office. This person shall be responsible, on the Swiss side, for all questions concerning the technical co-operation referred to in this Agreement. If he resides in Benin itself and does not belong to the Swiss diplomatic service, he shall enjoy the same advantages as those granted to expatriate project personnel.

This latter provision applies also to all expatriate personnel assigned to the office.

Article VIII. The provisions of bilateral or multilateral agreements in the field of technical co-operation which may at some time in the future be concluded by either of the Contracting Parties with third States or international organizations shall, if they are more favourable than those of articles V and VI, apply in place of the provisions of this Agreement.

Article IX. Any dispute relating to the application or interpretation of these provisions, together with those of the project agreements mentioned in article IV, paragraph 1, which cannot be settled by direct discussions between the Con-

tracting Parties may be submitted, by either Party, to an arbitral tribunal composed of three members. Each Contracting Party shall nominate one member, and the members thus nominated shall elect their chairman.

The tribunal shall determine its own procedure.

Any dispute relating to the composition or procedure of the arbitral tribunal shall, at the request of either Party, be settled by the President of the International Court of Justice.

The decision of the arbitral tribunal shall be binding upon the Contracting Parties.

Article X. This Agreement shall come into force from the date of its signature and shall remain in force for three years. Thereafter, it shall be extended tacitly from year to year unless terminated by either Contracting Party giving written notice at least six months before the expiry of the then current year.

The provisions of this Agreement shall also apply to projects already being executed at the time the Agreement enters into force. In the event of conflict between the provisions of this Agreement and those of agreements concluded with respect to those projects, it is the latter which shall apply to the persons and objects concerned.

In case of expiry of the Agreement, the Contracting Parties shall allow the projects then under execution to be fully implemented and the Beninese students or trainees then abroad to complete their courses of study or training.

DONE at Cotonou on 23 January 1981, in two original copies in the French language.

For the Swiss Federal Council:

WALTER RIESER

For the Government
of the People's Republic of Benin:

KOOVI HOUEDAKO

No. 19805

MULTILATERAL

International Convention on mutual administrative assistance for the prevention, investigation and repression of customs offences (with annexes). Concluded at Nairobi on 9 June 1977

Authentic texts: English and French.

Registered by the Secretary-General of the Customs Co-operation Council, acting on behalf of the Parties, on 1 June 1981.¹

MULTILATÉRAL

Couvention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (avec annexes). Conclue à Nairobi le 9 juin 1977

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistrée par le Secrétaire général du Conseil de coopération douanière, agissant au nom des Parties, le 1^{er} juin 1981¹.

¹ The documentation was received by the Secretariat on 14 April 1980; however, owing to an administrative oversight, registration could not be effected before 1 June 1981 — La documentation était parvenue au Secrétariat dès le 14 avril 1980; et c'est par suite d'une erreur administrative que l'enregistrement n'a pu être effectué que le 1^{er} juin 1981.

INTERNATIONAL CONVENTION¹ ON MUTUAL ADMINISTRATIVE ASSISTANCE FOR THE PREVENTION, INVESTIGATION AND REPRESSION OF CUSTOMS OFFENCES

PREAMBLE

The Contracting Parties to the present Convention, established under the auspices of the Customs Co-operation Council,

Considering that offences against Customs law are prejudicial to the economic, social and fiscal interests of States and to the legitimate interests of trade,

Considering that action against Customs offences can be rendered more effective by co-operation between Customs administrations, and that such co-operation is one of the aims of the Convention establishing a Customs Co-operation Council,²

Have agreed as follows:

Chapter I. DEFINITIONS

Article I. For the purposes of this Convention:

(a) The term “Customs law” means all the statutory or regulatory provisions enforced or administered by the Customs administrations concerning the importation, exportation or transit of goods.

(b) The term “Customs offence” means any breach, or attempted breach, of Customs law.

(c) The term “Customs fraud” means a Customs offence by which a person deceives the Customs and thus evades, wholly or partly, the payment of import or export duties and taxes or the application of prohibitions or restrictions laid down by Customs law or obtains any advantage contrary to Customs law.

(d) The term “smuggling” means Customs fraud consisting in the movement of goods across a Customs frontier in any clandestine manner.

(e) The term “import or export duties and taxes” means Customs duties and all other duties, taxes, fees or other charges which are collected on or in connexion with the importation or exportation of goods but not including fees and charges which are limited in amount to the approximate cost of services rendered.

¹ Came into force on 21 May 1980, i.e., three months after five States had signed it without reservation of ratification or deposited instruments of ratification or accession with the Secretary-General of the Customs Co-operation Council, in accordance with article 16 (1). Definitive signatures were affixed and instruments were deposited as follows:

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature (s) or of deposit of the instrument of accession (a)</i>
Jordan	9 June 1978 <i>s</i>
Malawi	23 June 1978 <i>s</i>
Malaysia	26 March 1979 <i>a</i>
Pakistan	29 July 1979 <i>a</i>
Morocco	21 February 1980 <i>a</i>

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 157, p. 129.

(f) The term “person” means both natural and legal persons, unless the context otherwise requires.

(g) The term “the Council” means the organization set up by the Convention establishing a Customs Co-operation Council, done at Brussels on 15 December 1950.

(h) The term “Permanent Technical Committee” means the Permanent Technical Committee of the Council.

(ij) The term “ratification” means ratification, acceptance or approval.

Chapter II. SCOPE OF THE CONVENTION

Article 2. 1. The Contracting Parties bound by one or more annexes to this Convention agree that their Customs administrations shall afford each other mutual assistance with a view to preventing, investigating and repressing Customs offences, in accordance with the provisions of this Convention.

2. The Customs administration of a Contracting Party may request mutual assistance as provided for in paragraph 1 of this article in the course of any investigation or in connexion with any judicial or administrative proceedings being undertaken by that Contracting Party. If the Customs administration is not itself conducting the proceedings, it may request mutual assistance only within the limits of its competence in these proceedings. Similarly, if proceedings are undertaken in the country of the requested administration, the latter provides the assistance requested within the limits of its competence in these proceedings.

3. Mutual assistance as provided for in paragraph 1 of this article shall not extend to requests for the arrest of persons or for the recovery of duties, taxes, charges, fines or any other monies on behalf of another Contracting Party.

Article 3. If a Contracting Party considers that the assistance sought would infringe upon its sovereignty, security or other substantial national interests or prejudice the legitimate commercial interests of any enterprise, public or private, it may decline to provide that assistance or give it subject to certain conditions or requirements.

Article 4. If the Customs administration of a Contracting Party requests assistance which it itself would be unable to give if requested to do so by the other Contracting Party, it shall draw attention to that fact in its request. Compliance with such a request shall be within the discretion of the requested Contracting Party.

Chapter III. GENERAL ASSISTANCE PROCEDURES

Article 5. 1. Any intelligence, documents or other information communicated or obtained under this Convention:

- (a) Shall be used only for the purposes specified in this Convention, including use in judicial or administrative proceedings, and subject to such restrictions as may be laid down by the Customs administration which furnished them; and
- (b) Shall be afforded in the receiving country the same protection in respect of confidentiality and official secrecy as applies in that country to the same kind of intelligence, documents and other information obtained in its own territory.

2. Such intelligence, documents or other information may be used for other purposes only with the written consent of the Customs administration which furnished them and subject to any restrictions laid down by that administration and to the provisions of paragraph 1 (b) of this article.

Article 6. 1. The communications between Contracting Parties provided for by this Convention shall pass directly between Customs administrations. The Customs administrations of the Contracting Parties shall designate the services or officials responsible for such communications and shall advise the Secretary General of the Council of the names and addresses of those services or officials. The Secretary General shall communicate this information to the other Contracting Parties.

2. The Customs administration of the requested Contracting Party shall, subject to the laws and regulations in force in its territory, take all necessary measures to comply with a request for assistance.

3. The Customs administration of the requested Contracting Party shall reply to a request for assistance as soon as possible.

Article 7. 1. Requests for assistance under this Convention shall normally be made in writing; they shall contain the requisite information and be accompanied by such documents as may be deemed useful.

2. Requests in writing shall be in a language acceptable to the Contracting Parties concerned. Any documents accompanying such requests shall be translated into a mutually acceptable language, if necessary.

3. Contracting Parties shall in all cases accept requests for assistance and accompanying documents in English or French or accompanied by a translation into English or French.

4. When, for reasons of urgency in particular, requests for assistance have not been made in writing, the requested Contracting Party may require written confirmation.

Article 8. Any expenses incurred under this Convention in respect of experts or witnesses shall be borne by the requesting Contracting Party. The Contracting Parties shall waive all claims for reimbursement of any other costs incurred in the execution of this Convention.

Chapter IV. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 9. The Council and the Customs administrations of the Contracting Parties shall arrange for the services responsible for the prevention, investigation and repression of Customs offences to maintain personal and direct relations with a view to furthering the general aims of this Convention.

Article 10. For the purposes of this Convention any annex or annexes to which a Contracting Party is bound shall be construed to be an integral part of the Convention, and in relation to that Contracting Party any reference to the Convention shall be deemed to include a reference to such annex or annexes.

Article 11. The provisions of this Convention shall not preclude the application of any more extensive mutual assistance which certain Contracting Parties grant or may grant in future.

*Chapter V. ROLE OF THE COUNCIL
AND OF THE PERMANENT TECHNICAL COMMITTEE*

Article 12. 1. The Council shall, in accordance with the provisions of this Convention, be responsible for the administration and development of this Convention.

2. To these ends the Permanent Technical Committee shall, under the authority of the Council and in accordance with any directions given by the Council, have the following functions:

- (a) To submit to the Council proposals for such amendments to this Convention as it may consider necessary;
- (b) To furnish opinions on the interpretation of provisions of the Convention;
- (c) To maintain relations with the other international organizations concerned and, in particular, with the competent bodies of the United Nations with UNESCO and with the International Criminal Police Organization/Interpol, as regards action against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances, and action against illicit traffic in works of art, antiques and other cultural property;
- (d) To take any action likely to further the general aims of the Convention and in particular to study new methods and procedures to facilitate the prevention, investigation and repression of Customs offences, to convene meetings, etc.;
- (e) To perform such tasks as the Council may direct in relation to the provisions of the Convention.

Article 13. For the purposes of voting in the Council and in the Permanent Technical Committee each annex shall be taken to be a separate Convention.

Chapter VI. FINAL PROVISIONS

Article 14. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall be settled by negotiation between them.

Article 15. 1. Any State Member of the Council may become a Contracting Party to this Convention:

- (a) By signing it without reservation of ratification;
- (b) By depositing an instrument of ratification after signing it subject to ratification; or
- (c) By acceding to it.

2. This Convention shall be open until 30th June 1978 for signature at the Headquarters of the Council in Brussels by the States referred to in paragraph 1 of this article. Thereafter, it shall be open for their accession.

3. Each State referred to in paragraph 1 of this article shall at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention specify the annex or annexes it accepts, it being necessary to accept at least one annex. It may subsequently notify the Secretary General of the Council that it accepts one or more further annexes.

4. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary General of the Council.

5. Customs or economic unions may, together with all their Member States or at any time after all their Member States have become Contracting Parties to this Convention, also become Contracting Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this article. However, such unions shall not have the right to vote.

Article 16. 1. This Convention shall enter into force three months after five of the States referred to in paragraph 1 of article 15 thereof have signed the Convention without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any Contracting Party signing without reservation of ratification, ratifying or acceding to this Convention after five States have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force three months after the said Contracting Party has signed without reservation of ratification or deposited its instrument of ratification or accession.

3. Any annex to this Convention shall enter into force three months after two States have accepted that annex. For any Contracting Party which subsequently accepts an annex after two States have accepted it, that annex shall enter into force three months after the said Contracting Party has notified its acceptance. No annex shall, however, enter into force for a Contracting Party before the Convention has entered into force for that Contracting Party.

Article 17. 1. Any State may, at the time of signing this Convention without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession, or any time thereafter, declare by notification given to the Secretary General of the Council that this Convention shall extend to all or any of the territories for whose international relations it is responsible. Such notification shall take effect three months after the date of the receipt thereof by the Secretary General of the Council. However, the Convention shall not apply to the territories named in the notification before the Convention has entered into force for the State concerned.

2. Any State which has made a notification under paragraph 1 of this article extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may notify the Secretary General of the Council, under the procedure of article [19] of this Convention, that the territory in question will no longer apply the Convention.

Article 18. No reservations to this Convention shall be permitted.

Article 19. 1. This Convention is of unlimited duration but any Contracting Party may denounce it at any time after the date of its entry into force under article 16 thereof.

2. The denunciation shall be notified by an instrument in writing, deposited with the Secretary General of the Council.

3. The denunciation shall take effect six months after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary General of the Council.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall also apply in respect of the annexes to this Convention, any Contracting Party being entitled,

at any time after the date of their entry into force under article 16 of the Convention, to withdraw its acceptance of one or more annexes. Any Contracting Party which withdraws its acceptance of all the annexes shall be deemed to have denounced the Convention.

5. Any Contracting Party which denounces the Convention or withdraws its acceptance of one or more annexes shall remain bound by the provisions of article 5 of this Convention for as long as it retains in its possession any intelligence, documents or other information obtained under the Convention.

Article 20. 1. The Council may recommend amendments to this Convention.

2. The text of any amendment so recommended shall be communicated by the Secretary General of the Council to all Contracting Parties to this Convention, to the other signatory States and to those States Members of the Council that are not Contracting Parties to this Convention.

3. Any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of two years following the date of communication of the proposed amendment during which period no objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary General of the Council by a State which is a Contracting Party.

4. If an objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary General of the Council by a State which is a Contracting Party before the expiry of the period of two years specified in paragraph 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 21. 1. Any Contracting Party ratifying or acceding to this Convention shall be deemed to have accepted any amendments thereto which have entered into force at the date of deposit of its instrument of ratification or accession.

2. Any Contracting Party which accepts an annex shall be deemed to have accepted any amendments to that annex which have entered into force at the date on which it notifies its acceptance to the Secretary General of the Council.

Article 22. The Secretary General of the Council shall notify the Contracting Parties to this Convention, the other signatory States, those States Members of the Council that are not Contracting Parties to this Convention, and the Secretary General of the United Nations of:

- (a) Signatures, ratifications, accessions and notifications under article 15 of this Convention;
- (b) The date of entry into force of this Convention and of each of the annexes in accordance with article 16;
- (c) Notification received in accordance with article 17;
- (d) Denunciations under article 19;
- (e) Any amendment deemed to have been accepted in accordance with article 20 and the date of its entry into force.

Article 23. Upon its entry into force this Convention shall be registered with the Secretariat of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

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

DONE at Nairobi, this ninth day of June nineteen hundred and seventy-seven, in the English and French languages, both texts being equally authentic, in a single original which shall be deposited with the Secretary General of the Council who shall transmit certified copies to all the States referred to in paragraph 1 of article 15 of this Convention.

CONVENTION INTERNATIONALE¹ D'ASSISTANCE MUTUELLE ADMINISTRATIVE EN VUE DE PRÉVENIR, DE RECHER- CHER ET DE RÉPRIMER LES INFRACTIONS DOUANIÈRES

PRÉAMBULE

Les Parties contractantes à la présente Convention, élaborée sous les auspices du Conseil de coopération douanière,

Considérant que les infractions à la législation douanière portent préjudice aux intérêts économiques, sociaux et fiscaux des Etats, ainsi qu'aux intérêts légitimes du commerce,

Considérant que la lutte contre les infractions douanières peut être rendue plus efficace par la coopération entre les administrations douanières, qui constitue l'un des objectifs de la Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière²,

Sont convenues de ce qui suit :

Chapitre premier. DÉFINITIONS

Article premier. Pour l'application de la présente Convention, on entend :

(a) Par « législation douanière » : l'ensemble des prescriptions législatives et réglementaires appliquées par les administrations douanières en ce qui concerne l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises.

(b) Par « infraction douanière » : toute violation ou tentative de violation de la législation douanière.

(c) Par « fraude douanière » : une infraction douanière par laquelle une personne trompe la douane et, par conséquent, élude en tout ou en partie, le paiement de droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, l'application de mesures de prohibition ou de restriction prévues par la législation douanière, ou obtient un avantage quelconque en enfreignant cette législation.

(d) Par « contrebande » : la fraude douanière consistant à passer clandestinement, par tout moyen, des marchandises à travers la frontière douanière.

(e) Par « droits et taxes à l'importation ou à l'exportation » : les droits de douane et tous autres droits, taxes et redevances ou impositions diverses qui

¹ Entrée en vigueur le 21 mai 1980, soit trois mois après que cinq Etats l'eurent signé sans réserve de ratification ou eurent déposé un instrument de ratification ou d'adhésion auprès du Secrétaire général du Conseil de coopération douanière, conformément à l'article 16, paragraphe 1. Les signatures définitives ont été apposées et les instruments déposés comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument d'adhésion (a)</i>
Jordanie	9 juin 1978 s
Malawi	23 juin 1978 s
Malaisie	26 mars 1979 a
Pakistan	29 juillet 1979 a
Maroc	21 février 1980 a

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 157, p. 129.

sont perçus à l'importation ou à l'exportation ou à l'occasion de l'importation de marchandises ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.

(f) Par « personne » : aussi bien une personne physique qu'une personne morale, à moins que le contexte n'en dispose autrement.

(g) Par « Conseil » : l'organisation établie par la Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière, conclue à Bruxelles le 15 décembre 1950.

(h) Par « Comité technique permanent » : le Comité technique permanent du Conseil.

(ij) Par « ratification » : la ratification proprement dite, l'acceptation ou l'approbation.

Chapitre II. CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 2. 1. Les Parties contractantes liées par une ou plusieurs annexes à la présente Convention conviennent que leurs administrations douanières se prêtent mutuellement assistance en vue de prévenir, rechercher et réprimer les infractions douanières, conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. L'administration douanière d'une Partie contractante peut demander l'assistance mutuelle prévue au paragraphe 1 du présent article au cours du déroulement d'une enquête ou dans le cadre d'une procédure judiciaire ou administrative engagée par cette Partie contractante. Si l'administration douanière n'a pas l'initiative de la procédure, elle ne peut demander l'assistance mutuelle que dans la limite de la compétence qui lui est attribuée au titre de cette procédure. De même, si une procédure est engagée dans le pays de l'administration requise, celle-ci accorde l'assistance demandée dans la limite de la compétence qui lui est attribuée au titre de cette procédure.

3. L'assistance mutuelle prévue au paragraphe 1 du présent article ne vise ni les demandes d'arrestation, ni le recouvrement de droits, taxes, impositions, amendes ou de toute autre somme pour le compte d'une autre Partie Contractante.

Article 3. Lorsqu'une Partie contractante estime que l'assistance qui lui est demandée serait de nature à porter atteinte à sa souveraineté, à sa sécurité ou à ses autres intérêts essentiels ou encore à porter préjudice aux intérêts commerciaux légitimes des entreprises publiques ou privées, elle peut refuser de l'accorder ou ne l'accorder que sous réserve qu'il soit satisfait à certaines conditions ou exigences.

Article 4. Lorsque l'administration douanière d'une Partie contractante présente une demande d'assistance à laquelle elle ne pourrait elle-même donner suite si la même demande lui était présentée par l'autre Partie contractante, elle signale le fait dans l'exposé de sa demande. La Partie contractante requise a toute latitude pour déterminer la suite à donner à cette demande.

Chapitre III. MODALITÉS GÉNÉRALES D'ASSISTANCE

Article 5. 1. Les renseignements, les documents et autres éléments d'information communiqués ou obtenus en application de la présente Convention :

(a) Ne doivent être utilisés qu'aux fins de la présente Convention, y compris dans le cadre de procédures judiciaires ou administratives, et sous réserve des conditions que l'administration douanière qui les a fournis aurait stipulées;

(b) Bénéficient dans le pays qui les reçoit des mêmes mesures de protection des informations confidentielles et du secret professionnel que celles qui sont en vigueur dans ce pays pour les renseignements, documents et autres éléments d'information de même nature qui auraient été obtenus sur son propre territoire.

2. Ces renseignements, documents et autres éléments d'information ne peuvent être utilisés à d'autres fins qu'avec le consentement écrit de l'administration douanière qui les a fournis et sous réserve des conditions qu'elle aurait stipulées, ainsi que des dispositions du paragraphe 1 (b) du présent article.

Article 6. 1. Les communications entre Parties contractantes prévues par la présente Convention ont lieu directement entre administrations douanières. Les administrations douanières des Parties contractantes désignent les services ou fonctionnaires chargés d'assurer ces communications et informent le Secrétaire général du Conseil des noms et adresses de ces services ou fonctionnaires. Le Secrétaire général notifie ces renseignements aux autres Parties contractantes.

2. L'administration douanière de la Partie contractante requise prend, dans le cadre des lois et règlements en vigueur sur son territoire, toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la demande d'assistance.

3. L'administration douanière de la Partie contractante requise répond aux demandes d'assistance dans les meilleurs délais.

Article 7. 1. Les demandes d'assistance formulées au titre de la présente Convention sont normalement présentées par écrit; elles comportent les renseignements nécessaires et sont accompagnées des documents qui sont jugés utiles.

2. Les demandes écrites sont présentées dans une langue acceptable par les Parties contractantes en cause. Les documents qui les accompagnent sont traduits, le cas échéant, dans une langue acceptable par les Parties contractantes.

3. En tout état de cause, chaque Partie contractante accepte les demandes d'assistance et les documents d'accompagnement qui sont rédigés en français ou en anglais, ou sont accompagnés d'une traduction dans l'une de ces langues.

4. Lorsqu'en raison de l'urgence notamment, les demandes d'assistance n'ont pas été présentées par écrit, la Partie contractante requise peut exiger une confirmation écrite.

Article 8. Les frais d'experts et de témoins résultant éventuellement de l'application de la présente Convention sont à la charge de la Partie contractante requérante. Les Parties contractantes renoncent à toute réclamation pour la restitution des autres frais résultant de l'application de la présente Convention.

Chapitre IV. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 9. Le Conseil et les administrations douanières des Parties contractantes prennent des dispositions pour que les services chargés de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières soient en relations personnelles et directes en vue de faciliter la réalisation des objectifs généraux de la présente Convention.

Article 10. Pour l'application de la présente Convention, l'annexe ou les annexes en vigueur à l'égard d'une Partie contractante font partie intégrante de la Convention; en ce qui concerne cette Partie contractante, toute référence à la Convention s'applique donc également à cette annexe ou à ces annexes.

Article 11. Les dispositions de la présente Convention ne mettent pas obstacle à l'application d'une assistance mutuelle administrative plus étendue que certaines Parties contractantes s'accordent ou s'accorderaient.

*Chapitre V. RÔLE DU CONSEIL
ET DU COMITÉ TECHNIQUE PERMANENT*

Article 12. 1. Le Conseil veille, dans le cadre de la présente Convention, à la gestion et au développement de celle-ci.

2. A ces fins, le Comité technique permanent exerce, sous l'autorité du Conseil et selon ses directives, les fonctions suivantes :

- (a) Proposer au Conseil les projets d'amendements à la présente Convention qu'il estimera nécessaires;
- (b) Fournir des avis sur l'interprétation des dispositions de la Convention;
- (c) Assurer les liaisons utiles avec les autres organisations internationales intéressées et notamment avec les organes compétents des Nations Unies, l'UNESCO et l'Organisation internationale de police criminelle/Interpol, en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi qu'en matière de lutte contre la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels;
- (d) Prendre toute mesure susceptible de contribuer à la réalisation des buts généraux de la Convention et notamment étudier des nouvelles méthodes et procédures destinées à faciliter la prévention, la recherche et la répression des infractions douanières, organiser des réunions, etc.;
- (e) Accomplir les tâches que le Conseil pourrait lui assigner en ce qui concerne les dispositions de la Convention.

Article 13. Aux fins du vote, au sein du Conseil et du Comité technique permanent, chaque annexe est considérée comme constituant une convention distincte.

Chapitre VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 14. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes en ce qui concerne l'interprétation ou l'application de la présente Convention est réglé par voie de négociations directes entre lesdites Parties.

Article 15. 1. Tout Etat membre du Conseil peut devenir Partie contractante à la présente Convention :

- (a) En la signant, sans réserve de ratification;
- (b) En déposant un instrument de ratification après l'avoir signée sous réserve de ratification; ou
- (c) En y adhérant.

2. La présente Convention est ouverte jusqu'au 30 juin 1978 au siège du Conseil, à Bruxelles, à la signature des Etats visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3. Chacun des Etats visés au paragraphe 1 du présent article spécifie, au moment de signer ou de ratifier la présente Convention ou d'y adhérer, l'annexe ou les annexes qu'il accepte, étant entendu qu'il doit accepter au moins une

annexe. Il peut ultérieurement notifier au Secrétaire général du Conseil qu'il accepte une ou plusieurs autres annexes.

4. Les instruments de ratification ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général du Conseil.

5. Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, devenir Parties contractantes à la présente Convention en même temps que tous leurs Etats membres ou à n'importe quel moment après que tous leurs Etats membres sont devenus Parties contractantes à ladite Convention. Toutefois, ces unions n'ont pas le droit de vote.

Article 16. 1. La présente Convention entre en vigueur trois mois après que cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 15 ci-dessus ont signé la présente Convention sans réserve de ratification ou ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. A l'égard de toute Partie contractante qui signe la présente Convention sans réserve de ratification, qui la ratifie ou y adhère, après que cinq Etats ont soit signé la Convention sans réserve de ratification, soit déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur trois mois après que ladite Partie contractante a signé sans réserve de ratification ou déposé son instrument de ratification ou d'adhésion.

3. Toute annexe à la présente Convention entre en vigueur trois mois après que deux Etats ont accepté ladite annexe. A l'égard de toute Partie contractante qui accepte une annexe après que deux Etats l'ont acceptée, ladite annexe entre en vigueur trois mois après que cette Partie contractante a notifié son acceptation. Toutefois, aucune annexe n'entre en vigueur à l'égard d'une Partie contractante avant que la Convention n'entre elle-même en vigueur à l'égard de cette Partie contractante.

Article 17. 1. Tout Etat peut, soit au moment de la signature sans réserve de ratification, de la ratification ou de l'adhésion, soit ultérieurement, notifier au Secrétaire général du Conseil que la présente Convention s'étend à l'ensemble ou à certains des territoires dont les relations internationales sont placées sous sa responsabilité. Cette notification prend effet trois mois après la date à laquelle le Secrétaire général la reçoit. Toutefois, la Convention ne peut devenir applicable aux territoires désignés dans la notification avant qu'elle ne soit entrée en vigueur à l'égard de l'Etat intéressé.

2. Tout Etat ayant, en application du paragraphe 1 du présent article, notifié que la présente Convention s'étend à un territoire dont les relations internationales sont placées sous sa responsabilité, peut notifier au Secrétaire général du Conseil, dans les conditions prévues à l'article [19] de la présente Convention, que ce territoire cessera d'appliquer la Convention.

Article 18. Aucune réserve à la présente Convention n'est admise.

Article 19. 1. La présente Convention est conclue pour une durée illimitée. Toutefois, toute Partie contractante peut la dénoncer à tout moment après la date de son entrée en vigueur, telle qu'elle est fixée à l'article 16 de la présente Convention.

2. La dénonciation est notifiée par un instrument écrit déposé auprès du Secrétaire général du Conseil.

3. La dénonciation prend effet six mois après la réception de l'instrument de dénonciation par le Secrétaire général du Conseil.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sont également applicables en ce qui concerne les annexes à la Convention, toute Partie contractante pouvant, à tout moment après la date de leur entrée en vigueur, telle qu'elle est fixée à l'article 16, retirer son acceptation d'une ou de plusieurs annexes. La Partie contractante qui retire son acceptation de toutes les annexes est réputée avoir dénoncé la Convention.

5. Toute Partie contractante qui dénonce la Convention ou qui retire son acceptation d'une ou de plusieurs annexes reste liée par les dispositions de l'article 5 de la présente Convention, aussi longtemps qu'elle conserve des renseignements, documents ou autres éléments d'information obtenus en application de ladite Convention.

Article 20. 1. Le Conseil peut recommander des amendements à la présente Convention.

2. Le texte de tout amendement ainsi recommandé est communiqué par le Secrétaire général du Conseil aux Parties contractantes à la présente Convention, aux autres Etats signataires et aux Etats membres du Conseil qui ne sont pas Parties contractantes à la présente Convention.

3. Toute proposition d'amendement communiquée conformément au paragraphe précédent entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes dans un délai de trois mois à compter de l'expiration de la période de deux ans qui suit la date de la communication de la proposition d'amendement, à condition que pendant cette période aucune objection à ladite proposition d'amendement n'ait été communiquée au Secrétaire général du Conseil par un Etat qui est Partie contractante.

4. Si une objection à la proposition d'amendement a été communiquée au Secrétaire général du Conseil par un Etat qui est Partie contractante avant l'expiration de la période de deux ans visée au paragraphe 3 du présent article, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté et demeure sans effet.

Article 21. 1. Toute Partie contractante qui ratifie la présente Convention ou y adhère est réputée avoir accepté les amendements entrés en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Toute Partie contractante qui accepte une annexe est réputée avoir accepté les amendements à cette annexe entrés en vigueur à la date à laquelle elle notifie son acceptation au Secrétaire général du Conseil.

Article 22. Le Secrétaire général du Conseil notifie aux Parties contractantes à la présente Convention, aux autres Etats signataires, aux Etats membres du Conseil qui ne sont pas Parties contractantes à la présente Convention et au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies :

- (a) Les signatures, ratifications, adhésions et notifications visées à l'article 15 de la présente Convention;
- (b) La date à laquelle la présente Convention et chacune de ses annexes entrent en vigueur conformément à l'article 16;
- (c) Les notifications reçues conformément à l'article 17;
- (d) Les dénonciations reçues conformément à l'article 19;

(e) Les amendements réputés acceptés conformément à l'article 20 ainsi que la date de leur entrée en vigueur.

Article 23. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée au Secrétariat des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI les soussignés à ce dûment autorisés ont signé la présente Convention.

FAIT à Nairobi, le neuf juin mil neuf cent soixante-dix-sept, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé auprès du Secrétaire général du Conseil qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 15 de la présente Convention.

Pour l'Afrique du Sud :

For South Africa:

Pour l'Algérie :

For Algeria:

Pour l'Allemagne
(Rép. Féd. d') :

For Germany
(Federal Republic of):

Pour l'Arabie saoudite :

For Saudi Arabia:

Pour l'Argentine :

For Argentina:

Pour l'Australie :

For Australia:

Pour l'Autriche¹ :

For Austria:¹

Pour les Bahamas :

For the Bahamas:

Pour la Belgique :

For Belgium:

Pour la Bulgarie :

For Bulgaria:

Pour le Burundi :

For Burundi:

¹ Signature apposée le 16 juin 1978 par Karl Perrelli, sous réserve de ratification (renseignements fournis par le Conseil de coopération douanière) — Signature affixed on 16 June 1978 by Karl Perrelli, subject to ratification (information supplied by the Customs Co-operation Council).

Pour le Cameroun :	For Cameroon:
Pour le Canada :	For Canada:
Pour le Chili :	For Chile:
Pour Chypre :	For Cyprus:
Pour le Congo (Rép. populaire du) :	For Congo (People's Rep. of the):
Pour la Côte d'Ivoire :	For the Ivory Coast:
Pour le Danemark :	For Denmark:
Pour l'Egypte :	For Egypt:
Pour l'Espagne :	For Spain:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :	For the United States of America:
Pour l'Ethiopie :	For Ethiopia:
Pour la Finlande :	For Finland:

Pour la France :	For France:
Pour le Gabon :	For Gabon:
Pour le Ghana :	For Ghana:
Pour la Grèce :	For Greece:
Pour la Guyane :	For Guyana:
Pour Haïti :	For Haiti:
Pour la Haute-Volta :	For the Upper Volta:
Pour la Hongrie :	For Hungary:
Pour l'Inde :	For India:
Pour l'Indonésie :	For Indonesia:
Pour l'Iran :	For Iran:
Pour l'Irlande :	For Ireland:

Pour l'Islande¹ : For Iceland:¹

Pour Israël : For Israel:

Pour l'Italie : For Italy:

Pour la Jamaïque : For Jamaica:

Pour le Japon : For Japan:

Pour la Jordanie² : For Jordan:²

Pour le Kenya : For Kenya:

Pour le Liban : For Lebanon:

Pour le Libéria : For Liberia:

Pour le Luxembourg : For Luxembourg:

¹ Signature apposée le 29 juin 1978 par Gudmundu I. Gudmundsson, sous réserve de ratification, avec acceptation des annexes I, III, IV et VIII (renseignements fournis par le Conseil de Coopération douanière) — Signature affixed on 29 June 1978 by Gudmundu I. Gudmundsson, subject to ratification, with acceptance of annexes I, III, IV and VIII (information supplied by the Customs Co-operation Council).

² Signature apposée le 9 juin 1978 par Walid Dorra (renseignements fournis par le Conseil de Coopération douanière) — Signature affixed on 9 June 1978 by Walid Dorra (information supplied by the Customs Co-operation Council).

Pour Madagascar :

For Madagascar:

Pour la Malaisie :

For Malaysia:

Pour le Malawi¹ :

For Malawi:¹

Pour Malte :

For Malta:

Pour le Maroc :

For Morocco:

Pour Maurice :

For Mauritius:

Pour le Nigéria :

For Nigeria:

Pour la Norvège :

For Norway:

Pour la Nouvelle-Zélande :

For New Zealand:

Pour l'Ouganda :

For Uganda:

Pour le Pakistan :

For Pakistan:

¹ Signature apposée le 23 juin 1978 par Nelson Thompson Mizere (renseignements fournis par le Conseil de Coopération douanière) — Signature affixed on 23 June 1978 by Nelson Thompson Mizere (information supplied by the Customs Co-operation Council).

Pour le Paraguay :

For Paraguay:

Pour les Pays-Bas
(Royaume des) :

For the Netherlands
(Kingdom of):

Pour le Pérou :

For Peru:

Pour la Pologne :

For Poland:

Pour le Portugal :

For Portugal:

Pour la République arabe syrienne :

For the Syrian Arab Republic:

Pour la République de Corée :

For the Republic of Korea:

Pour la République-Unie de Tanzanie :

For the United Republic of Tanzania:

Pour la Roumanie :

For Romania:

Pour le Royaume-Uni
de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

For the United Kingdom
of Great Britain
and Northern Ireland:

Pour le Rwanda :

For Rwanda:

Pour le Sénégal :

For Senegal:

Pour la Sierra Leone :

For Sierra Leone:

Pour Singapour :

For Singapore:

Pour le Soudan :

For the Sudan:

Pour Sri Lanka :

For Sri Lanka:

Pour la Suède :

For Sweden:

Pour la Suisse :

For Switzerland:

Pour la Tchécoslovaquie :

For Czechoslovakia:

Pour la Thaïlande :

For Thailand:

Pour la Trinité-et-Tobago :

For Trinidad and Tobago:

Pour la Tunisie :

For Tunisia:

Pour la Turquie :

For Turkey:

Pour l'Uruguay :

For Uruguay:

Pour la Yougoslavie :

For Yugoslavia:

Pour le Zaïre :

For Zaire:

Pour la Communauté économique
européenne :

For the European Economic
Community:

ANNEX I

ASSISTANCE BY A CUSTOMS ADMINISTRATION ON ITS OWN INITIATIVE

1. The Customs administration of a Contracting Party shall, on its own initiative, communicate to the Customs administration of the Contracting Party concerned, any information of a substantial nature which has come to light in the course of its normal activities and which gives good reason to believe that a serious Customs offence will be committed in the territory of the other Contracting Party. The information to be communicated shall concern, in particular, the movements of persons, goods and means of transport.

2. The Customs administration of a Contracting Party shall, where deemed appropriate, communicate on its own initiative to the Customs administration of another Contracting Party documents, reports, records of evidence or certified copies thereof in support of the information furnished under paragraph 1.

3. The Customs administration of a Contracting Party shall, on its own initiative, communicate to the Customs administration of another Contracting Party that is directly concerned, any information likely to be of material assistance to it in connexion with Customs offences and, particularly, in connexion with new means or methods of committing such offences.

ANNEX II

ASSISTANCE, ON REQUEST, IN THE ASSESSMENT
OF IMPORT OR EXPORT DUTIES AND TAXES

1. At the request of the Customs administration of a Contracting Party which has good reason to believe that a serious Customs offence has been committed in its country, the Customs administration of the requested Contracting Party shall communicate all available information which may help to ensure the proper assessment of import or export duties and taxes.

2. A Contracting Party shall be taken to have fulfilled its obligations in this respect if, for example, it communicates as appropriate in response to a request the following information or documents available to it:

- (a) In respect of the value of goods for Customs purposes: the commercial invoices presented to the Customs of the country of exportation or importation or copies of such invoices, certified or not by the Customs, as the circumstances may require; documentation showing current export or import prices; a copy of the declaration of value made on exportation or importation of the goods; trade catalogues, price lists, etc., published in the country of exportation or in the country of importation;
- (b) In respect of the tariff classification of goods: analyses carried out by laboratory services to determine the tariff classification of the goods; the tariff description declared on importation or exportation;
- (c) In respect of the origin of goods: the declaration of origin made on exportation, when such declaration is required; the Customs status of the goods in the country of exportation (Customs transit, Customs warehouse, temporary admission, free zone, free circulation, exported under drawback, etc.).

ANNEX III

ASSISTANCE, ON REQUEST, RELATING TO CONTROLS

At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall communicate to that Customs administration information concerning the following matters:

- (a) The authenticity of official documents produced in support of a Goods declaration made to the Customs authorities of the requesting Contracting Party;
- (b) Whether goods imported into the territory of the requesting Contracting Party have been lawfully exported from the territory of the other Contracting Party;
- (c) Whether goods exported from the territory of the requesting Contracting Party have been lawfully imported into the territory of the requested Contracting Party.

ANNEX IV

ASSISTANCE, ON REQUEST, RELATING TO SURVEILLANCE

At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, to the extent of its competence and ability, maintain special surveillance for a specified period over:

- (a) The movements, particularly the entry into and exit from its territory, of particular persons reasonably believed to be professionally or habitually engaged in Customs offences in the territory of the requesting Contracting Party,
- (b) Movements of particular goods which are reported by the Customs administration of the requesting Contracting Party as giving rise to important illicit traffic towards or from the territory of that Contracting Party,
- (c) Particular places where stocks of goods have been built up, giving reason to assume that they are to be used for illicit importation into the territory of the requesting Contracting Party,
- (d) Particular vehicles, ships, aircraft or other means of transport reasonably believed to be used to commit Customs offences in the territory of the requesting Contracting Party,

and shall communicate a report thereon to the Customs administration of the requesting Contracting Party.

ANNEX V

ENQUIRIES AND NOTIFICATIONS, ON REQUEST,
ON BEHALF OF ANOTHER CONTRACTING PARTY

1. At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, subject to the laws and regulations in force in its territory, make enquiries to obtain evidence concerning a Customs offence under investigation in the territory of the requesting Contracting Party, and take statements from any persons sought in connexion with that offence or from witnesses or experts, and communicate the results of the enquiry, as well as any documents or other evidence, to the Customs administration of the requesting Contracting Party.

2. At the written request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, subject to the laws and regulations in force in its territory, notify the persons concerned residing in its territory or have them notified by the competent authorities of any action or decisions taken by the requesting Contracting Party concerning any matter falling within the scope of this Convention.

ANNEX VI

APPEARANCE BY CUSTOMS OFFICIALS BEFORE A COURT OR TRIBUNAL ABROAD

Where it is not sufficient for evidence to be given solely in the form of a written statement, at the request of the Customs administration of a Contracting Party the Customs administration of another Contracting Party, to the extent of its ability, shall authorize its officials to appear before a court or tribunal in the territory of the requesting Contracting Party as witnesses or experts in the matter of a Customs offence. The request for appearance shall specify, in particular, in what case and in what capacity the official is to be heard. The Customs administration of the Contracting Party accepting the request shall, in authorizing appearance, state any limits with which its officials should comply in giving evidence.

ANNEX VII

PRESENCE OF CUSTOMS OFFICIALS OF ONE CONTRACTING PARTY
IN THE TERRITORY OF ANOTHER CONTRACTING PARTY

1. At the written request of the Customs administration of a Contracting Party investigating a specific Customs offence, the Customs administration of another Contracting Party shall, where deemed appropriate, authorize officials specially designated by the requesting Contracting Party to consult, in its offices, the relevant books, registers and other documents or data media held in those offices, take copies thereof, or extract any information or particulars relating to the offence.

2. In the application of the provisions of paragraph I above, all possible assistance and co-operation shall be afforded to the officials of the requesting Contracting Party to facilitate their investigation.

3. At the written request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, where deemed appropriate, authorize officials of the requesting administration to be present in the territory of the requested Contracting Party in connexion with enquiries into or the official reporting of a Customs offence of concern to the requesting Contracting Party.

ANNEX VIII

PARTICIPATION IN INVESTIGATIONS ABROAD

Where deemed appropriate by both Contracting Parties, the officials of the Customs administration of a Contracting Party shall, at the request of another Contracting Party, participate in investigations carried out in the territory of that other Contracting Party.

ANNEX IX

POOLING OF INFORMATION

1. The Customs administrations of Contracting Parties shall communicate to the Secretary General of the Council the information specified hereafter insofar as it is of international interest.

2. The Secretary General of the Council shall institute and keep up-to-date a central index of information communicated to him by Contracting Parties and shall use information from it to prepare summaries and studies of new and recurring trends in Customs fraud. He shall periodically review the index to eliminate information which, in his opinion, has outlived its utility or become out-of-date.

3. The Customs administrations of the Contracting Parties shall, upon request by the Secretary General of the Council and subject to the other provisions of the Convention

and this annex, provide the Secretary General with such complementary information as may be necessary to prepare the summaries and studies referred to in paragraph 2 of this annex.

4. The Secretary General of the Council shall circulate to the services or officials named by the Customs administrations of the Contracting Parties specific information contained in the central index, to the extent that he deems such circulation useful, and any summaries and studies referred to in paragraph 2 of this annex.

5. The Secretary General of the Council shall, upon request, supply Contracting Parties with any other information available to him under this annex.

6. The Secretary General of the Council shall honour any restrictions that a Contracting Party having provided information may have placed on its circulation.

7. A Contracting Party having communicated information shall be entitled to require that it be subsequently deleted from the central index and from any registers established by Contracting Parties to which it has been communicated and that no further use be made of it.

PART I. PERSONS

Section I. SMUGGLING

8. Notifications under this section shall provide information concerning:

- (a) Persons finally convicted of smuggling, and
- (b) Where appropriate, persons suspected of smuggling or apprehended in the act of smuggling in the territory of the Contracting Party making the notification, even though legal proceedings have not been completed,

it being understood that when Contracting Parties refrain from notifying the names and descriptions of the persons involved because such notification is prohibited by their national law, they shall nevertheless make a notification containing as many as possible of the items listed in this section.

In principle, the information notified shall be limited to offences which have resulted in or could lead to imprisonment or a fine exceeding the equivalent of US\$2,000.

9. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (A) Natural persons:
 - (a) Surname;
 - (b) Forenames;
 - (c) Maiden name (if applicable);
 - (d) Nickname or alias;
 - (e) Occupation;
 - (f) Address (present);
 - (g) Date and place of birth;
 - (h) Citizenship/Nationality;
 - (i) Country of residence and countries visited during the past 12 months;
 - (k) Type and number of identity papers, including country and date of issue;
 - (l) Physical description:
 - (1) Sex;
 - (2) Height;
 - (3) Weight;

- (4) Build;
 - (5) Hair;
 - (6) Eyes;
 - (7) Complexion;
 - (8) Distinctive marks or peculiarities;
 - (m) Brief particulars of offence (including particulars of type, quantity and origin of goods involved in the offence, manufacturer, shipper and consignor) and circumstances which led to its detection;
 - (n) Nature and amount of penalty and/or sentence imposed;
 - (o) Other observations, including languages spoken and (if available) any previous convictions recorded;
 - (p) Contracting Party furnishing the information (including reference number);
- (B) Legal persons (firms):
- (a) Name;
 - (b) Address;
 - (c) Names of principal officers or employees of the firm against whom legal action has been taken and, if appropriate, identifying data as indicated under part (A), Items (a) - (l);
 - (d) Related multi-national company;
 - (e) Nature of business carried on;
 - (f) Nature of offence;
 - (g) Particulars of offence (including manufacturer, shipper and consignor) and circumstances which led to its detection;
 - (h) Amount of penalty;
 - (i) Other observations, including (if available) any previous convictions recorded;
 - (k) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

10. As a general rule, the Secretary General of the Council shall circulate information relating to natural persons at least to the countries of citizenship/nationality and residence and to the countries visited by the person during the past 12 months.

Section II. CUSTOMS FRAUD OTHER THAN SMUGGLING

11. Notifications under this section shall provide information concerning:

- (a) Persons finally convicted of Customs fraud other than smuggling,
- (b) Where appropriate, persons suspected of such fraud, even though legal proceedings have not been completed,

it being understood that when Contracting Parties refrain from notifying the names and descriptions of the persons involved because such notification is prohibited by their national law, they shall nevertheless make a notification containing as many as possible of the items listed in this section.

In principle, the information notified shall be limited to offences which have resulted in or could lead to imprisonment or a fine exceeding the equivalent of US\$2,000.

12. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (a) Name (or firm name) and address;
- (b) Names and identifying data of principal officers of the firm against which legal action has been taken;

- (c) Kind of goods;
- (d) Country of origin;
- (e) Related multi-national company;
- (f) Name and address of seller;
- (g) Name and address of shipper;
- (h) Names and addresses of other parties involved (buying or selling agents, other middlemen, etc.);
- (ij) Port(s) or place(s) at which goods were exported;
- (k) Brief particulars of offence and circumstances which led to its detection;
- (l) Amount of penalty and loss of revenue, if any;
- (m) Other observations, including (if available) any previous convictions recorded;
- (n) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

**PART II. METHODS OF SMUGGLING AND OTHER FRAUD, INCLUDING FRAUD
BY FORGERY, FALSIFICATION AND COUNTERFEITING**

13. Notifications under this part shall provide information relating to methods of smuggling and other fraud, including methods of concealment, fraud by forgery, falsification or counterfeiting, in all cases of significant international interest. Contracting Parties shall report each use of a known method of smuggling and other fraud as well as new, unusual or possible methods so that current trends in this field can be detected.

14. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (a) Description of methods of smuggling and other fraud, including fraud by forgery, falsification or counterfeiting; if available, the description (make, model, registration number, etc.) of any means of transport used; where applicable, data from the approval plate or certificate of containers or vehicles, the designs of which were approved under an international Convention, and information about any violations of seals, bolts, sealing devices or other parts of containers or vehicles;
- (b) Description, if applicable, of the place of concealment, including, where possible, a photograph or sketch;
- (c) Description of goods concerned;
- (d) Nature and description of forgery, falsification or counterfeiting; use to which the forged, falsified or counterfeited documents, Customs seals, registration plates, etc., were put;
- (e) Other observations, including the circumstances which led to detection;
- (f) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

PART III. VESSELS INVOLVED IN SMUGGLING

15. Notifications under this part shall provide information relating to vessels, of all types, that have been involved in smuggling, but should be limited, in principle, to cases which are considered to be of international interest.

16. Insofar as it is available and can be communicated under national law, the information to be furnished shall include the following:

- (a) Name and brief identification of vessel (S.S., M.V., tonnage, silhouette, etc.);
- (b) Name and address of owner/charterer;
- (c) Flag;
- (d) Port of registry and, if different, home port;

- (e) Name and citizenship/nationality of master (and, if applicable, principal officers);
- (f) Nature of the offence, including description of goods seized;
- (g) Description, if applicable, of the place of concealment (including, where possible, a photograph or sketch) and of the circumstances which led to the discovery;
- (h) Country of origin of goods seized;
- (ij) First port of lading;
- (k) Final port of destination;
- (l) Ports of call between (ij) and (k);
- (m) Other observations (number of cases in which the same vessel, shipping company, charterer or other vessel operator has been involved in smuggling, etc.);
- (n) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

ANNEX X

ASSISTANCE IN ACTION AGAINST THE SMUGGLING OF NARCOTIC DRUGS AND PSYCHOTROPIC SUBSTANCES

1. The provisions of this annex shall not preclude the application of measures in force at the national level in the matter of coordination of the activities of the various authorities competent to take action against the abuse of narcotic drugs and psychotropic substances. They shall also not impede, but complement, the implementation of the provisions of the Single Convention on Narcotic Drugs, 1961,¹ and of the 1971 Convention on Psychotropic Substances² by Parties to these Conventions which have also accepted this annex.

2. The provisions of this annex concerning the smuggling of narcotic drugs and psychotropic substances shall wherever appropriate and to the extent of the competence of the Customs administrations, apply also to the financial operations undertaken in connexion with such smuggling.

Exchange of information by Customs administrations on their own initiative

3. The Customs administrations of Contracting Parties shall, on their own initiative and without delay, communicate to other Customs administrations which may be directly concerned, any available information concerning:

- (a) Operations which are known or suspected to constitute, or which seem likely to give rise to, smuggling of narcotic drugs or psychotropic substances;
- (b) Persons known to be engaged in or, insofar as information concerning such persons can be communicated under national law, persons suspected of engaging in operations referred to in paragraph (a) above, and vehicles, ships, aircraft and other means of transport used, or suspected of being used, for such operations;
- (c) New means or methods used for smuggling narcotic drugs or psychotropic substances;
- (d) Products which are newly developed or newly used as narcotic drugs or psychotropic substances and which are the subject of smuggling.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 520, p. 151; see also vol. 557, p. 280 (corrigendum to vol. 520, p. 309); vol. 570, p. 346 (procès-verbal of rectification of the authentic Russian text), and vol. 590, p. 325 (procès-verbal of rectification of the authentic Spanish text).

² *Ibid.*, vol. 1019, p. 175.

Assistance, on request, relating to surveillance

4. At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, to the extent of its competence and ability, maintain special surveillance for a specified period over:

- (a) The movements, particularly the entry into and exit from its territory, of particular persons reasonably believed to be professionally or habitually engaged in the smuggling of narcotic drugs and psychotropic substances in the territory of the requesting Contracting Party,
- (b) Movements of narcotic drugs or psychotropic substances which are reported by the Customs administration of the requesting Contracting Party as giving rise to important illicit traffic towards or from the territory of that Contracting Party,
- (c) Particular places where stocks of narcotic drugs and psychotropic substances have been built up, giving reason to assume that they are to be used for illicit importation into the territory of the requesting Contracting Party,
- (d) Particular vehicles, ships, aircraft or other means of transport reasonably believed to be used for smuggling narcotic drugs or psychotropic substances into the territory of the requesting Contracting Party,

and shall communicate a report thereon to the Customs administration of the requesting Contracting Party.

Enquiries on request on behalf of another Contracting Party

5. At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, subject to the laws and regulations in force in its territory, make enquiries to obtain evidence concerning any smuggling of narcotic drugs or psychotropic substances under investigation in the territory of the requesting Contracting Party, and take statements from any persons sought in connexion with that smuggling or from witnesses or experts, and communicate the results of the enquiry, as well as any documents or other evidence, to the Customs administration of the requesting Contracting Party.

*Action by Customs officials of one Contracting Party
in the territory of another Contracting Party*

6. Where it is not sufficient for evidence to be given solely in the form of a written statement, at the request of the Customs administration of a Contracting Party the Customs administration of another Contracting Party, to the extent of its ability, shall authorize its officials to appear before a court or tribunal in the territory of the requesting Contracting Party as witnesses or experts in the matter of smuggling of narcotic drugs or psychotropic substances. The request for appearance shall specify, in particular, in what case and in what capacity the official is to be heard. The Customs administration of the Contracting Party accepting the request shall, in authorizing appearance, state any limits with which its officials should comply in giving evidence.

7. At the written request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, where deemed appropriate and to the extent of its competence and ability, authorize officials of the requesting administration to be present in the territory of the requested Contracting Party in connexion with enquiries into or the official reporting of smuggling of narcotic drugs or psychotropic substances of concern to the requesting Contracting Party.

8. Where deemed appropriate by both Contracting Parties and subject to the laws and regulations in force in their territories, the officials of the Customs administration of a Contracting Party shall, at the request of another Contracting Party, participate in investigations carried out in the territory of that other Contracting Party.

Pooling of information

9. The Customs administrations of Contracting Parties shall communicate to the Secretary General of the Council, to the extent that such information is of international interest, information specified hereafter.

10. The Secretary General of the Council shall institute and keep up-to-date a central index of information communicated to him by Contracting Parties and shall use information from it to prepare summaries and studies of new and recurring trends in the smuggling of narcotic drugs or psychotropic substances. He shall periodically review the index to eliminate information which, in his opinion, has outlived its utility or become out-of-date.

11. The Customs administrations of the Contracting Parties shall, upon request by the Secretary General of the Council and subject to the other provisions of the Convention and this annex, provide the Secretary General with such complementary information as may be necessary to prepare the summaries and studies referred to in paragraph 10 of this annex.

12. The Secretary General of the Council shall circulate to the services or officials named by the Customs administrations of the Contracting Parties specific information contained in the central index, to the extent that he deems such circulation useful, and any summaries and studies referred to in paragraph 10 of this annex.

13. The Secretary General of the Council shall, unless advised to the contrary by the Contracting Party furnishing the information, also circulate to the services or officials named by the other Members of the Council, to the competent bodies of the United Nations and to the International Criminal Police Organization/Interpol and to other international organizations with which arrangements have been made in this respect, any information concerning the smuggling of narcotic drugs and psychotropic substances contained in the central index, to the extent that he deems such circulation useful, and any summaries or studies that he may have prepared on this subject under paragraph 10 of this annex.

14. The Secretary General of the Council shall, upon request, supply a Contracting Party having accepted this annex with any other information available to him in connexion with the pooling of information provided for by this annex.

Central index, part I—persons

15. Notifications under this part of the central index shall provide information concerning:

- (a) Persons finally convicted of smuggling, and
- (b) Where appropriate, persons suspected of smuggling or apprehended in the act of smuggling in the territory of the Contracting Party making the notification, even though legal proceedings have not been completed,

it being understood that when Contracting Parties refrain from notifying the names and descriptions of the persons involved because such notification is prohibited by their national legislation, they shall nevertheless make a notification containing as many as possible of the items listed in this Part of the central index.

16. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (a) Surname;
- (b) Forenames;
- (c) Maiden name (if applicable);
- (d) Nickname or alias;
- (e) Occupation;
- (f) Address (present);
- (g) Date and place of birth;

- (h) Citizenship/Nationality;
- (ij) Country of residence and countries visited during the past 12 months;
- (k) Type and number of identity papers, including country and date of issue;
- (l) Physical description:
 - (1) Sex;
 - (2) Height;
 - (3) Weight;
 - (4) Build;
 - (5) Hair;
 - (6) Eyes;
 - (7) Complexion;
 - (8) Distinctive marks or peculiarities;
- (m) Brief particulars of offence (including particulars of type, quantity and origin of goods involved in the offence, manufacturer, shipper and consignor) and the circumstances which led to the detection of the offence;
- (n) Nature and amount of penalty and/or sentence imposed;
- (o) Other observations, including languages spoken and (if available) any previous convictions recorded;
- (p) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

17. As a general rule, the Secretary General of the Council shall circulate information relating to part I of the central index at least to the countries of citizenship/nationality and residence and to the countries visited by the person concerned during the past 12 months.

Central index, part II—methods

18. Notifications under this part of the central index shall provide information relating to methods of smuggling narcotic drugs and psychotropic substances, including methods of concealment, in all cases of significant international interest. Contracting Parties shall report each use of a known method of smuggling as well as new, unusual or possible methods so that current trends in this field can be detected.

19. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (a) Description of methods of smuggling; if available, the description (make, model, registration number, etc.) of any means of transport used; where applicable, data from the approval plate or certificate of containers or vehicles, the designs of which were approved under an international Convention, and information about any violation of seals, bolts, sealing devices or other parts of containers or vehicles;
- (b) Description, if applicable, of the place of concealment, including, where possible, a photograph or sketch;
- (c) Description of goods concerned;
- (d) Other observations, including the circumstances which led to detection;
- (e) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

Central index, part III—vessels involved in smuggling

20. Notifications under this part of the central index shall provide information relating to vessels, of all types, that have been involved in the smuggling of narcotic drugs or psychotropic substances, but should be limited, in principle, to cases which are considered to be of international interest.

21. Insofar as it is available and can be communicated under national law, the information to be furnished shall include the following:

- (a) Name and brief identification of vessel (S.S., M.V., tonnage, silhouette, etc.);
- (b) Name and address of owner/charterer;
- (c) Flag;
- (d) Port of registry and, if different, home port;
- (e) Name and citizenship/nationality of master (and, if applicable, principal officers);
- (f) Nature of the offence, including description of goods seized;
- (g) Description, if applicable, of the place of concealment (including, where possible, a photograph or sketch) and a description of the circumstances which led to the discovery;
- (h) Country of origin of goods seized;
- (ij) First port of lading;
- (k) Final port of destination;
- (l) Ports of call between (ij) and (k);
- (m) Other observations (number of cases in which the same vessel, shipping line, charterer or other vessel operator has been involved in smuggling, etc.);
- (n) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

ANNEX XI

ASSISTANCE IN ACTION AGAINST THE SMUGGLING OF WORKS OF ART, ANTIQUES AND OTHER CULTURAL PROPERTY

1. The provisions of this annex apply to works of art, antiques and other “cultural property” which, on religious or secular grounds, is held to be of importance for archaeology, prehistory, history, literature, art or science, within the meaning of paragraphs (a)-(k) of article 1 of the Unesco Convention on the means of prohibiting and preventing the illicit import, export and transfer of ownership of cultural property (Paris, 14 November 1970),¹ insofar as such works of art, antiques and other cultural property are the subject of smuggling. They do not preclude the application of national measures of co-operation with national services for the protection of the cultural heritage and, in the Customs field, they supplement the implementation of the provisions of the Unesco Convention by Contracting Parties to that Convention which have also accepted this annex.

2. The provisions of this annex concerning the smuggling of works of art, antiques and other cultural property shall, wherever appropriate and to the extent of the competence of the Customs administrations, apply also to the financial operations undertaken in connexion with such smuggling.

Exchange of information by Customs administrations of their own initiative

3. The Customs administrations of Contracting Parties shall, on their own initiative and without delay, communicate to other Customs administrations which may be directly concerned, any available information concerning:

- (a) Operations which are known or suspected to constitute, or which seem likely to give rise to, smuggling of works of art, antiques or other cultural property;

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 823, p. 231.

- (b) Persons known to be engaged in or, insofar as information concerning such persons can be communicated under national law, persons suspected of engaging in operations referred to in paragraph (a) above, and vehicles, ships, aircraft and other means of transport used, or suspected of being used, for such operations;
- (c) New means or methods used for smuggling works of art, antiques or other cultural property.

Assistance, on request, relating to surveillance

4. At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, to the extent of its competence and ability, maintain special surveillance for a specified period over:

- (a) The movements, particularly the entry into and exit from its territory, of particular persons reasonably believed to be professionally or habitually engaged in the smuggling of works of art, antiques or other cultural property in the territory of the requesting Contracting Party,
- (b) Movements of works of art, antiques or other cultural property which are reported by the Customs administration of the requesting Contracting Party as giving rise to important illicit traffic from the territory of that Contracting Party,
- (c) Particular vehicles, ships, aircraft or other means of transport reasonably believed to be used for smuggling works of art, antiques or other cultural property from the territory of the requesting Contracting Party,

and shall communicate a report thereon to the Customs administration of the requesting Contracting Party.

Enquiries on request on behalf of another Contracting Party

5. At the request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, to the extent of its ability and subject to the laws and regulations in force in its territory, make enquiries to obtain evidence concerning any smuggling of works of art, antiques or other cultural property under investigation in the territory of the requesting Contracting Party, and take statements from any persons sought in connexion with that smuggling or from witnesses or experts, and communicate the results of the enquiry, as well as any documents or other evidence, to the Customs administration of the requesting Contracting Party.

*Action by Customs officials of a Contracting Party
in the territory of another Contracting Party*

6. Where it is not sufficient for evidence to be given solely in the form of a written statement, at the request of the Customs administration of a Contracting Party the Customs administration of another Contracting Party, to the extent of its ability, shall authorize its officials to appear before a court or tribunal in the territory of the requesting Contracting Party as witnesses or experts in the matter of smuggling of works of art, antiques or other cultural property. The request for appearance shall specify, in particular, in what case and in what capacity the official is to be heard. The Customs administration of the Contracting Party accepting the request shall, in authorizing appearance, state any limits with which its officials should comply in giving evidence.

7. At the written request of the Customs administration of a Contracting Party, the Customs administration of another Contracting Party shall, where deemed appropriate and to the extent of its competence and ability, authorize officials of the requesting administration to be present in the territory of the requested Contracting Party in connexion with enquiries into or the official reporting of smuggling of works of art, antiques or other cultural property of concern to the requesting Contracting Party.

8. Where deemed appropriate by both Contracting Parties and subject to the laws and regulations in force in their territories, the officials of the Customs administration

of a Contracting Party shall, at the request of another Contracting Party, participate in investigations carried out in the territory of that other Contracting Party.

Pooling of information

9. The Customs administrations of Contracting Parties shall communicate to the Secretary General of the Council, to the extent that such information is of international interest, the information specified hereafter.

10. The Secretary General of the Council shall institute and keep up-to-date a central index of information communicated to him by Contracting Parties and shall use information from it to prepare summaries and studies of new and recurring trends in the smuggling of works of art, antiques or other cultural property. He shall periodically review the index to eliminate information which, in his opinion, has outlived its utility or become out-of-date.

11. The Customs administrations of the Contracting Parties shall, upon request by the Secretary General of the Council and subject to the other provisions of the Convention and this annex, provide the Secretary General with such complementary information as may be necessary to prepare the summaries and studies referred to in paragraph 10 of this annex.

12. The Secretary General of the Council shall circulate to the services or officials named by the Customs administrations of the Contracting Parties specific information contained in the central index, to the extent that he deems such circulation useful, and any summaries and studies referred to in paragraph 10 of this annex.

13. The Secretary General of the Council shall, unless advised to the contrary by the Contracting Party furnishing the information, also circulate to Unesco and to the International Criminal Police Organization/Interpol any information concerning the smuggling of works of art, antiques or other cultural property contained in the central index, to the extent that there has been illicit transfer of ownership and he deems such circulation useful, together with any summaries or studies that he may have prepared on this subject under paragraph 10 of this annex.

14. The Secretary General of the Council shall, upon request, supply a Contracting Party having accepted this annex with any other information available to him in connexion with the pooling of information provided for by this annex.

Central index, part I—persons

15. Notifications under this Part of the central index shall provide information concerning:

- (a) Persons finally convicted of smuggling, and
- (b) Where appropriate, persons suspected of smuggling or apprehended in the act of smuggling in the territory of the Contracting Party making the notification, even though legal proceedings have not been completed,

it being understood that when Contracting Parties refrain from notifying the names and descriptions of the persons involved because such notification is prohibited by their national legislation, they shall nevertheless make a notification containing as many as possible of the items listed in this part of the central index.

16. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (a) Surname;
- (b) Forenames;
- (c) Maiden name (if applicable);
- (d) Nickname or alias;
- (e) Occupation;
- (f) Address (present);

- (g) Date and place of birth;
- (h) Citizenship/Nationality;
- (ij) Country of residence and countries visited during the past 12 months;
- (k) Type and number of identity papers, including country and date of issue;
- (l) Physical description:
 - (1) Sex;
 - (2) Height;
 - (3) Weight;
 - (4) Build;
 - (5) Hair;
 - (6) Eyes;
 - (7) Complexion;
 - (8) Distinctive marks or peculiarities;
- (m) Brief particulars of offence (including particulars of type and origin of goods involved in the offence, and whether there has been an illicit transfer of ownership) and the circumstances which led to the detection of the offence;
- (n) Nature and amount of penalty and/or sentence imposed;
- (o) Other observations, including languages spoken and (if available) any previous convictions recorded;
- (p) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

17. As a general rule, the Secretary General of the Council shall circulate information relating to part I of the central index at least to the countries of citizenship/nationality and residence and to the countries visited by the person concerned during the past 12 months.

Central index, part II—methods

18. Notifications under this part of the central index shall provide information relating to methods of smuggling works of art, antiques or other cultural property, including methods of concealment, in all cases of significant international interest. Contracting Parties shall report each use of a known method of smuggling as well as new, unusual or possible methods so that current trends in this field can be detected.

19. The information to be furnished shall, so far as possible, include the following:

- (a) Description of methods of smuggling; if available, the description (made, model, registration number, in the case of land vehicles, type of vessel, etc.) of any means of transport used; where applicable, data from the approval plate or certificate of containers or vehicles, the designs of which were approved under an international Convention, and information about any violation of seals, bolts, sealing devices or other parts of containers or vehicles;
- (b) Description, if applicable, of the place of concealment, including, where possible, a photograph or sketch;
- (c) Description of goods concerned;
- (d) Other observations, including the circumstances which led to detection;
- (e) Contracting Party furnishing the information (including reference number).

ANNEXE I

ASSISTANCE SPONTANÉE

1. L'administration douanière d'une Partie contractante communique spontanément à l'administration douanière de la Partie contractante intéressée tout renseignement significatif qui est parvenu à sa connaissance dans le cadre normal de ses activités et qui lui donne à croire qu'une infraction douanière grave sera commise sur le territoire de cette Partie contractante. Les renseignements à communiquer concernent notamment les déplacements de personnes, les mouvements de marchandises ou de moyens de transport.

2. Si elle le juge utile, l'administration douanière d'une Partie contractante communique spontanément à l'administration douanière d'une autre Partie contractante, sous la forme d'originaux ou de copies certifiées conformes, des documents, rapports ou procès-verbaux à l'appui des renseignements communiqués en application du paragraphe 1 ci-dessus.

3. L'administration douanière d'une Partie contractante communique spontanément à l'administration douanière d'une autre Partie contractante directement intéressée les renseignements susceptibles de lui être utiles, se rapportant aux infractions douanières et notamment à de nouveaux moyens ou méthodes employés pour les commettre.

ANNEXE II

ASSISTANCE SUR DEMANDE EN MATIÈRE DE DÉTERMINATION DES DROITS
ET TAXES À L'IMPORTATION OU À L'EXPORTATION

1. Sur demande de l'administration douanière d'une Partie contractante qui a des raisons de croire qu'une infraction douanière grave a été commise dans son pays, l'administration douanière de la Partie contractante requise communique les renseignements dont elle dispose et qui sont susceptibles d'aider à assurer l'exacte détermination des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation.

2. La Partie contractante est réputée satisfaire à ses obligations à cet égard si elle communique, par exemple, suivant le cas, en réponse à la demande, les renseignements ou les documents suivants dont elle dispose :

- (a) En ce qui concerne la valeur en douane des marchandises : les factures commerciales présentées à la douane du pays d'exportation ou d'importation ou les copies de ces factures authentifiées ou non par la douane, selon que les circonstances l'exigent; la documentation fournissant les prix pratiqués à l'exportation ou à l'importation; un exemplaire ou une copie de la déclaration de la valeur faite lors de l'exportation ou de l'importation des marchandises; les catalogues commerciaux; les prix courants, etc., publiés dans le pays d'exportation ou dans le pays d'importation;
- (b) En ce qui concerne l'espèce tarifaire des marchandises : les analyses effectuées par les services des laboratoires pour la détermination de l'espèce tarifaire des marchandises; l'espèce tarifaire déclarée soit à l'importation, soit à l'exportation;
- (c) En ce qui concerne l'origine des marchandises : la déclaration de l'origine faite à l'exportation, lorsque cette déclaration est exigée; la situation douanière dans laquelle se trouvaient les marchandises dans le pays d'exportation (en transit douanier, en entrepôt de douane, en admission temporaire, dans une zone franche, en libre circulation, exportées sous drawback, etc.).

ANNEXE III

ASSISTANCE SUR DEMANDE EN MATIÈRE DE CONTRÔLES

A la demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante lui adresse des renseignements portant sur les points suivants :

- (a) L'authenticité des documents officiels présentés, à l'appui d'une déclaration de marchandises, aux autorités douanières de la Partie contractante requérante;
- (b) La régularité de l'exportation, du territoire de la Partie contractante requise, de marchandises importées dans le territoire de la Partie contractante requérante;
- (c) La régularité de l'importation, dans le territoire de la Partie contractante requise, de marchandises exportées du territoire de la Partie contractante requérante.

ANNEXE IV

ASSISTANCE SUR DEMANDE EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE

A la demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante exerce, dans la mesure de ses compétences et de ses possibilités, une surveillance spéciale pendant une période déterminée :

- (a) Sur les déplacements, en particulier à l'entrée et à la sortie de son territoire, de certaines personnes dont on a des raisons de croire qu'elles se livrent, professionnellement ou habituellement, à des infractions douanières dans le territoire de la Partie contractante requérante,
- (b) Sur les mouvements de certaines marchandises signalées par l'administration douanière de la Partie contractante requérante comme faisant l'objet, à destination ou à partir du territoire de cette Partie contractante, d'un important trafic illicite,
- (c) Sur certains lieux où sont constitués des dépôts de marchandises laissant supposer que ces dépôts seront utilisés pour alimenter un trafic illicite d'importation dans le territoire de la Partie contractante requérante,
- (d) Sur certains véhicules, navires, aéronefs ou autres moyens de transport dont on a des raisons de croire qu'ils sont utilisés pour commettre des infractions douanières dans le territoire de la Partie contractante requérante,

et elle en communique les résultats à l'administration douanière de la Partie contractante requérante.

ANNEXE V

ENQUÊTES ET NOTIFICATIONS EFFECTUÉES SUR DEMANDE
POUR LE COMPTE D'UNE AUTRE PARTIE CONTRACTANTE

1. A la demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante, agissant dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans son territoire, procède à des enquêtes visant à obtenir des éléments de preuve concernant une infraction douanière faisant l'objet de recherches dans le territoire de la Partie contractante requérante, recueille les déclarations des personnes recherchées du chef de cette infraction, ainsi que celles des témoins ou des experts, et communique les résultats de l'enquête, ainsi que les documents ou autres éléments de preuve, à l'administration douanière de la Partie contractante requérante.

2. A la demande écrite de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante, agissant dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans son territoire, notifie aux personnes intéressées résidant

sur son territoire ou leur fait notifier par les autorités compétentes, tous actes ou décisions émanant de la Partie contractante requérante et concernant toute matière relevant du champ d'application de la présente Convention.

ANNEXE VI

DÉPOSITIONS DES AGENTS DES DOUANES DEVANT DES TRIBUNAUX À L'ÉTRANGER

Lorsqu'une simple déposition écrite ne suffit pas et que l'administration douanière d'une Partie contractante le demande, l'administration douanière d'une Partie contractante autorise ses agents, dans la mesure des possibilités, à déposer devant les tribunaux siégeant dans le territoire de la Partie contractante requérante, en qualité de témoins ou d'experts, dans une affaire concernant une infraction douanière. La demande de comparution précise notamment dans quelle affaire et en quelle qualité l'agent devra déposer. L'administration douanière de la Partie contractante qui accepte la demande précise, le cas échéant, dans l'autorisation qu'elle délivre, les limites dans lesquelles ses agents devraient maintenir leurs dépositions.

ANNEXE VII

PRÉSENCE DES AGENTS DES DOUANES D'UNE PARTIE CONTRACTANTE SUR LE TERRITOIRE D'UNE AUTRE PARTIE CONTRACTANTE

1. A la demande écrite de l'administration douanière d'une Partie contractante enquêtant sur une infraction douanière déterminée, l'administration douanière d'une autre Partie contractante autorise, lorsqu'elle le juge approprié, les agents spécialement désignés par la Partie contractante requérante à prendre connaissance dans ses bureaux des écritures, registres et autres documents ou supports d'information pertinents détenus par ces bureaux, à en prendre copie ou à en extraire les renseignements ou éléments d'information relatifs à ladite infraction.

2. Pour l'application des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, toute l'assistance et la collaboration possibles sont apportées aux agents de la Partie contractante requérante, de façon à faciliter leurs recherches.

3. A la demande écrite de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière d'une autre Partie contractante autorise, lorsqu'elle le juge approprié, des agents de l'administration requérante à être présents dans le territoire de la Partie contractante requise, à l'occasion de la recherche ou de la constatation d'une infraction douanière intéressant la Partie contractante requérante.

ANNEXE VIII

PARTICIPATION À DES ENQUÊTES À L'ÉTRANGER

Lorsque les deux Parties contractantes le jugent approprié, des agents de l'administration douanière d'une Partie contractante participent, à la demande d'une autre Partie contractante, à des enquêtes effectuées sur le territoire de cette dernière Partie contractante.

ANNEXE IX

CENTRALISATION DES RENSEIGNEMENTS

1. Les administrations douanières des Parties contractantes communiquent au Secrétaire général du Conseil les renseignements prévus ci-après, dans la mesure où ces renseignements présentent un intérêt sur le plan international.

2. Le Secrétaire général du Conseil établit et tient à jour un fichier central des renseignements qui lui sont fournis par les Parties contractantes et exploite les données conte-

nues dans ce fichier pour élaborer des résumés et des études portant sur des tendances nouvelles ou déjà bien établies en matière de fraude douanière. Il procède périodiquement à un tri afin d'éliminer les renseignements qui, selon lui, sont devenus inutiles ou caducs.

3. Les administrations douanières des Parties contractantes fournissent au Secrétaire général du Conseil, sur sa demande et sous réserve des autres dispositions de la Convention et de la présente annexe, les renseignements complémentaires qui lui seraient éventuellement nécessaires pour élaborer les résumés et les études mentionnés au paragraphe 2 de la présente annexe.

4. Le Secrétaire général du Conseil communique aux services ou agents nommément désignés par les administrations douanières des Parties contractantes, les renseignements particuliers figurant dans le fichier central, dans la mesure où il juge cette communication utile, ainsi que les résumés et études visés au paragraphe 2 de la présente annexe.

5. Le Secrétaire général du Conseil communique, sur demande, aux Parties contractantes tout autre renseignement dont il dispose au titre de la présente annexe.

6. Le Secrétaire général du Conseil tient compte des restrictions que la Partie contractante ayant fourni les renseignements aurait apportées, le cas échéant, à leur diffusion.

7. Toute Partie contractante ayant communiqué des renseignements a le droit d'exiger qu'ils soient ultérieurement retirés du fichier central et, le cas échéant, de tout autre dossier tenu par une Partie contractante à laquelle lesdits renseignements ont été communiqués, et qu'il n'en soit plus fait usage.

PREMIÈRE PARTIE. PERSONNES

Première section. CONTREBANDE

8. Les notifications effectuées au titre de la présente Section ont pour objet de fournir des renseignements relatifs :

- (a) Aux personnes qui ont été condamnées à titre définitif pour contrebande, et
- (b) Eventuellement aux personnes soupçonnées de contrebande ou appréhendées en flagrant délit de contrebande sur le territoire de la Partie contractante responsable de la notification, même si aucune poursuite judiciaire n'a encore abouti,

étant entendu que les Parties contractantes qui s'abstiennent de communiquer les noms et signalements des personnes en cause parce que leur propre législation le leur interdit adressent toutefois une communication reprenant le plus grand nombre possible d'éléments visés dans la présente section.

Ne sont communiqués, en principe, que les renseignements relatifs aux infractions sanctionnées par une peine de prison ou une amende d'un montant supérieur à l'équivalent de 2 000 dollars des Etats-Unis ou qui sont susceptibles d'entraîner une telle peine ou amende.

9. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure du possible, les suivants :

(A) Personnes physiques :

- (a) Nom;
- (b) Prénoms;
- (c) Le cas échéant, nom de jeune fille;
- (d) Surnom ou pseudonyme;
- (e) Occupation;
- (f) Adresse (actuelle);

- (g) Date et lieu de naissance;
 - (h) Nationalité;
 - (ij) Pays de résidence et pays où la personne a séjourné au cours des 12 derniers mois;
 - (k) Nature et numéro des pièces d'identité, y compris dates et pays de délivrance;
 - (l) Signalement :
 - (1) Sexe;
 - (2) Taille;
 - (3) Poids;
 - (4) Corpulence;
 - (5) Cheveux;
 - (6) Yeux;
 - (7) Teint;
 - (8) Signes particuliers;
 - (m) Description succincte de l'infraction (indication, entre autres renseignements, de la nature, de la quantité et de l'origine des marchandises délictueuses, du fabricant, du chargeur et de l'expéditeur) et des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
 - (n) Nature et montant des peines ou de la sentence prononcées;
 - (o) Autres observations, y compris les langues parlées par la personne en cause et, si l'administration en a connaissance, condamnations antérieures éventuelles;
 - (p) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence);
- (B) Personnes morales (entreprises) :
- (a) Raison sociale;
 - (b) Adresse;
 - (c) Noms des principaux dirigeants ou salariés de l'entreprise qui fait l'objet de poursuites judiciaires et, éventuellement, signalement conformément aux indications figurant dans la partie A ci-dessus, ahnéas *a* à *l*;
 - (d) Société multinationale associée;
 - (e) Nature de l'activité;
 - (f) Nature de l'infraction;
 - (g) Description de l'infraction (y compris renseignements concernant le fabricant, le chargeur et l'expéditeur) et des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
 - (h) Montant de la pénalité;
 - (ij) Autres observations, y compris, si l'administration en a connaissance, condamnations antérieures éventuelles;
 - (k) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

10. En règle générale, le Secrétaire général du Conseil diffuse les renseignements concernant les personnes physiques, au moins au pays dont l'intéressé est ressortissant, à celui où il a sa résidence et à ceux où il a séjourné au cours des douze derniers mois.

Deuxième section. FRAUDES DOUANIÈRES AUTRES QUE LA CONTREBANDE

11. Les notifications à effectuer au titre de la présente Section ont pour objet de fournir des renseignements relatifs :

- (a) Aux personnes qui ont été condamnées à titre définitif pour fraudes douanières autres que la contrebande,
- (b) Eventuellement aux personnes soupçonnées de telles fraudes, même si dans ce cas aucune poursuite judiciaire n'a encore abouti,

étant entendu que les Parties contractantes qui s'abstiennent de communiquer les noms et signalements des personnes en cause parce que leur propre législation le leur interdit adressent toutefois une communication reprenant le plus grand nombre possible d'éléments visés dans la présente section.

Ne sont communiqués, en principe, que les renseignements relatifs aux infractions sanctionnées par une peine de prison ou une amende d'un montant supérieur à l'équivalent de 2 000 dollars des Etats-Unis ou qui sont susceptibles d'entraîner une telle peine ou amende.

12. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure du possible, les suivants :

- (a) Nom (ou raison sociale) et adresse;
- (b) Noms et signalements des principaux dirigeants de l'entreprise qui a fait l'objet des poursuites judiciaires;
- (c) Nature des marchandises;
- (d) Pays d'origine;
- (e) Société multinationale associée;
- (f) Nom et adresse du vendeur;
- (g) Nom et adresse du chargeur;
- (h) Nom et adresse d'autres personnes impliquées (agents d'achat ou de vente, autres intermédiaires, etc.);
- (ij) Port(s) ou lieu(x) d'où les marchandises ont été exportées;
- (k) Description succincte de l'infraction et des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
- (l) Montant de la pénalité et moins-perçu pour le Trésor, le cas échéant;
- (m) Autres observations, y compris, si l'administration en a connaissance, condamnations antérieures éventuelles;
- (n) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

DEUXIÈME PARTIE. MÉTHODES DE CONTREBANDE ET AUTRES FRAUDES
Y COMPRIS LES FRAUDES PAR FAUX, FALSIFICATION ET CONTREFAÇON

13. Les notifications à effectuer au titre de la présente partie ont pour objet de fournir des renseignements relatifs aux méthodes de contrebande et autres fraudes, y compris l'utilisation de moyens cachés, les fraudes par faux, falsification ou contrefaçon, dans tous les cas présentant un intérêt particulier sur le plan international. Les Parties contractantes indiquent tous les cas d'utilisation de chaque méthode connue de contrebande ou autres fraudes ainsi que les méthodes nouvelles ou insolites et les moyens possibles de contrebande ou autres fraudes, de façon que l'on puisse déceler les tendances qui se manifestent dans ce domaine.

14. Les renseignements à fournir sont, notamment dans la mesure du possible, les suivants :

- (a) Description des méthodes de contrebande et autres fraudes, y compris les fraudes par faux, falsification ou contrefaçon; si possible, fournir une description (marque, modèle, numéro d'immatriculation, etc.) du moyen de transport utilisé; lorsqu'il y a lieu, fournir les renseignements figurant sur le certificat ou la plaque d'agrément des conteneurs ou des véhicules, dont les conditions techniques ont été approuvées aux termes d'une convention internationale, ainsi que des indications concernant toute manipulation frauduleuse des scelléments, des boulons, du dispositif de scellement ou d'autres parties des conteneurs ou des véhicules;
- (b) Description, le cas échéant, de la cachette avec, si possible, une photographie ou un croquis;
- (c) Description des marchandises en cause;
- (d) Nature et description du faux, de la falsification ou de la contrefaçon; fins auxquelles les documents, scelléments douaniers, plaques, etc, faux, falsifiés ou contrefaits ont été utilisés;
- (e) Autres observations; indiquer notamment les circonstances dans lesquelles la fraude a été décelée;
- (f) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

TROISIÈME PARTIE. NAVIRES UTILISÉS POUR LA CONTREBANDE

15. Les notifications à effectuer au titre de la présente partie ont pour objet de fournir des renseignements relatifs aux navires de tous types qui ont été utilisés pour la contrebande. Ne devraient être communiqués, en principe, que les renseignements relatifs à des affaires qui sont considérées comme présentant un intérêt sur le plan international.

16. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure où ils sont disponibles et où la législation nationale permet de les communiquer, les suivants :

- (a) Nom et bref signalement du navire (S.S., M.V., tonnage, silhouette, etc.);
- (b) Nom et adresse de l'armateur ou de l'affréteur;
- (c) Pavillon;
- (d) Port d'immatriculation et, s'il est différent, port d'attache;
- (e) Nom et nationalité du capitaine (et, s'il y a lieu, des principaux officiers du navire);
- (f) Nature de l'infraction, avec désignation des marchandises saisies;
- (g) Description, le cas échéant, de la cachette (avec, si possible, une photographie ou un croquis) ainsi que des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
- (h) Pays d'origine des marchandises saisies;
- (i) Premier port de chargement;
- (k) Dernier port de destination;
- (l) Ports d'escale entre les ports visés en *ij* et *k*;
- (m) Autres observations (nombre de fois où le navire, la compagnie maritime, l'affréteur ou la personne exploitant le navire à tout autre titre ont déjà participé à des activités de contrebande, etc.);
- (n) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

ANNEXE X

ASSISTANCE EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CONTREBANDE DE STUPÉFIANTS
ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES

1. Les dispositions de la présente annexe ne mettent pas obstacle à l'application des mesures qui sont en vigueur, sur le plan national, en matière de coordination de l'action des autorités compétentes pour la lutte contre l'abus des stupéfiants et des substances psychotropes. Elles n'entravent pas non plus, mais complètent l'application des dispositions de la Convention unique sur les stupéfiants de 1961¹ et de la Convention de 1971 sur les substances psychotropes², par les Parties contractantes à ces Conventions qui ont également accepté la présente annexe.

2. Les dispositions de la présente annexe concernant la contrebande de stupéfiants et de substances psychotropes s'appliquent également dans les cas appropriés et dans la mesure où les administrations douanières sont compétentes à ce sujet, aux opérations financières liées à cette contrebande.

Echanges spontanés de renseignements

3. Les administrations douanières des Parties contractantes communiquent spontanément et dans les meilleurs délais aux autres administrations douanières susceptibles d'être directement intéressées, tout renseignement dont elles disposent au sujet :

- (a) D'opérations dont il est constaté ou dont on soupçonne qu'elles constituent de la contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes, ainsi que d'opérations paraissant de nature à donner naissance à une telle contrebande;
- (b) Des personnes se livrant ou, dans la mesure où la législation nationale le permet, des personnes soupçonnées de se livrer aux opérations visées au paragraphe *a* ci-dessus, ainsi que des véhicules, navires, aéronefs et autres moyens de transport utilisés ou soupçonnés d'être utilisés pour ces opérations;
- (c) Des nouveaux moyens ou méthodes utilisés pour la contrebande de stupéfiants et de substances psychotropes;
- (d) De produits nouvellement mis au point ou nouvellement utilisés comme stupéfiants ou comme substances psychotropes et faisant l'objet d'une telle contrebande.

Assistance sur demande en matière de surveillance

4. Sur demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante exerce dans la mesure de ses compétences et de ses possibilités, une surveillance spéciale pendant une période déterminée :

- (a) Sur les déplacements, en particulier à l'entrée et à la sortie de son territoire, de certaines personnes dont on a des raisons de croire qu'elles se livrent, professionnellement ou habituellement, à la contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes dans le territoire de la Partie contractante requérante,
- (b) Sur les mouvements de stupéfiants ou de substances psychotropes signalés par l'administration douanière de la Partie contractante requérante comme faisant l'objet, à destination ou à partir du territoire de cette Partie contractante, d'un important trafic illicite,
- (c) Sur certains lieux où sont constitués des dépôts de stupéfiants ou de substances psychotropes laissant supposer que ces dépôts seront utilisés pour alimenter un trafic illicite d'importation dans le territoire de la Partie contractante requérante,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 520, p. 151; voir aussi vol. 557, p. 280 (rectification au vol. 520, p. 309); vol. 570, p. 347 (procès-verbal de rectification du texte russe original) et vol. 590, p. 325 (procès-verbal de rectification du texte espagnol original).

² *Ibid.*, vol. 1019, p. 175.

(d) Sur certains véhicules, navires, aéronefs ou autres moyens de transport dont on a des raisons de croire qu'ils sont utilisés pour la contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes dans le territoire de la Partie contractante requérante, et elle en communique les résultats à l'administration douanière de la Partie contractante requérante.

Enquêtes effectuées sur demande pour le compte d'une autre Partie contractante

5. A la demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante, agissant dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans son territoire, procède à des enquêtes visant à obtenir des éléments de preuve concernant la contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes faisant l'objet de recherches dans le territoire de la Partie contractante requérante, recueille les déclarations des personnes recherchées du chef de cette infraction, ainsi que celles des témoins ou des experts, et communique les résultats de l'enquête, ainsi que les documents ou autres éléments de preuve, à l'administration douanière de la Partie contractante requérante.

Intervention des agents des douanes d'une Partie contractante sur le territoire d'une autre Partie contractante

6. Lorsqu'une simple déposition écrite ne suffit pas et que l'administration douanière d'une Partie contractante le demande, l'administration douanière d'une autre Partie contractante autorise ses agents, dans la mesure des possibilités, à déposer devant les tribunaux siégeant dans le territoire de la Partie contractante requérante, en qualité de témoins ou d'experts, dans une affaire concernant la contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes. La demande de comparution précise notamment dans quelle affaire et en quelle qualité l'agent devra déposer. L'administration douanière de la Partie contractante qui accepte la demande précise, le cas échéant, dans l'autorisation qu'elle délivre, les limites dans lesquelles ses agents devraient maintenir leurs dépositions.

7. A la demande écrite de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière d'une autre Partie contractante autorise, lorsqu'elle le juge approprié et dans la mesure de ses compétences et de ses possibilités, des agents de l'administration requérante à être présents dans le territoire de la Partie contractante requise, à l'occasion de la recherche ou de la constatation de contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes intéressant la Partie contractante requérante.

8. Lorsque les deux Parties contractantes le jugent approprié, et sous réserve des lois et règlements en vigueur dans leur territoire, des agents de l'administration douanière d'une Partie contractante participent, à la demande d'une autre Partie contractante, à des enquêtes effectuées sur le territoire de cette dernière Partie contractante.

Centralisation des renseignements

9. Les administrations douanières des Parties contractantes communiquent au Secrétaire général du Conseil les renseignements prévus ci-après, dans la mesure où ces renseignements présentent un intérêt sur le plan international.

10. Le Secrétaire général du Conseil établit et tient à jour un fichier central des renseignements qui lui sont fournis par les Parties contractantes et exploite les données contenues dans ce fichier pour élaborer des résumés et des études portant sur des tendances nouvelles ou déjà bien établies en matière de contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes. Il procède périodiquement à un tri afin d'éliminer les renseignements qui, selon lui, sont devenus inutiles ou caducs.

11. Les administrations douanières des Parties contractantes fournissent au Secrétaire général du Conseil, sur sa demande et sous réserve des autres dispositions de la Convention et de la présente annexe, les renseignements complémentaires qui lui seraient

éventuellement nécessaires pour élaborer les résumés et les études mentionnés au paragraphe 10 de la présente annexe.

12. Le Secrétaire général du Conseil communique aux services ou agents nommément désignés des administrations douanières des Parties contractantes les renseignements particuliers figurant dans le fichier central, dans la mesure où il juge cette communication utile, ainsi que les résumés et études visés au paragraphe 10 de la présente annexe.

13. Sauf indication contraire de la Partie contractante qui communique les renseignements, le Secrétaire général du Conseil communique également aux services ou aux agents nommément désignés des autres Etats membres du Conseil, aux organes compétents des Nations Unies, à l'Organisation internationale de police criminelle/Interpol, ainsi qu'aux autres organisations internationales avec lesquelles des arrangements ont été pris à ce sujet, les renseignements concernant la contrebande de stupéfiants et de substances psychotropes figurant dans le fichier central, dans la mesure où il juge cette communication utile, ainsi que les résumés et études qu'il aurait faits en cette matière en application du paragraphe 10 de la présente annexe.

14. Le Secrétaire général du Conseil communique, sur demande, à une Partie contractante qui a accepté la présente annexe, tout autre renseignement dont il dispose dans le cadre de la centralisation des renseignements prévue par ladite annexe.

Première partie du fichier central — Personnes

15. Les notifications effectuées au titre de la présente partie du fichier central ont pour objet de fournir les renseignements relatifs :

- (a) Aux personnes qui ont été condamnées à titre définitif pour contrebande, et
- (b) Eventuellement aux personnes soupçonnées de contrebande ou appréhendées en flagrant délit de contrebande sur le territoire de la Partie contractante responsable de la notification, même si aucune poursuite judiciaire n'a encore abouti,

étant entendu que les Parties contractantes qui s'abstiennent de communiquer les noms et signalements des personnes en cause parce que leur propre législation le leur interdit adressent toutefois une communication reprenant le plus grand nombre possible d'éléments visés dans la présente partie du fichier central.

16. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure du possible, les suivants :

- (a) Nom;
- (b) Prénoms;
- (c) Le cas échéant, nom de jeune fille;
- (d) Surnom ou pseudonyme;
- (e) Occupation;
- (f) Adresse (actuelle);
- (g) Date et lieu de naissance;
- (h) Nationalité;
- (i) Pays de résidence et pays où la personne a séjourné au cours des 12 derniers mois;
- (k) Nature et numéro des pièces d'identité, y compris dates et pays de délivrance;
- (l) Signalement :
 - (1) Sexe;
 - (2) Taille;
 - (3) Poids;

- (4) Corpulence;
- (5) Cheveux;
- (6) Yeux;
- (7) Teint;
- (8) Signes particuliers;
- (m) Description succincte de l'infraction (indication, entre autres renseignements, de la nature, de la quantité et de l'origine des marchandises délictueuses, du fabricant, du chargeur et de l'expéditeur) et des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
- (n) Nature et montant des peines ou de la sentence prononcées;
- (o) Autres observations, y compris les langues parlées par la personne en cause et, si l'administration en a connaissance, condamnations antérieures éventuelles;
- (p) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

17. En règle générale, le Secrétaire général du Conseil diffuse les renseignements concernant cette première partie du fichier central, au moins au pays dont l'intéressé est ressortissant, à celui où il a sa résidence et à ceux où il a séjourné au cours des douze derniers mois.

Deuxième partie du fichier central — Méthodes

18. Les notifications à effectuer au titre de la présente partie du fichier central ont pour objet de fournir des renseignements relatifs aux méthodes de contrebande de stupéfiants et de substances psychotropes, y compris l'utilisation de moyens cachés, dans tous les cas présentant un intérêt particulier sur le plan international. Les Parties contractantes indiquent tous les cas d'utilisation de chaque méthode de contrebande connue ainsi que les méthodes nouvelles ou insolites et les moyens possibles de contrebande, de façon que l'on puisse déceler les tendances qui se manifestent dans ce domaine.

19. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure du possible, les suivants :

- (a) Description des méthodes de contrebande; si possible, fournir une description (marque, modèle, numéro d'immatriculation, etc.) du moyen de transport utilisé; lorsqu'il y a lieu, fournir les renseignements figurant sur le certificat ou la plaque d'agrément des conteneurs ou des véhicules, dont les conditions techniques ont été approuvées aux termes d'une convention internationale, ainsi que des indications concernant toute manipulation frauduleuse des scelllements, des boulons, du dispositif de scellement ou d'autres parties des conteneurs ou des véhicules;
- (b) Description, le cas échéant, de la cachette avec, si possible, une photographie ou un croquis;
- (c) Description des marchandises en cause;
- (d) Autres observations; indiquer notamment les circonstances dans lesquelles la contrebande a été décelée;
- (e) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

Troisième partie du fichier central — Navires utilisés pour la contrebande

20. Les notifications à effectuer au titre de la présente partie du fichier central ont pour objet de fournir des renseignements relatifs aux navires de tout type qui ont été utilisés pour la contrebande de stupéfiants ou de substances psychotropes. Ne devraient être communiqués, en principe, que les renseignements relatifs à des affaires qui sont considérées comme présentant un intérêt sur le plan international.

21. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure où ils sont disponibles et où la législation nationale permet de les communiquer, les suivants :

- (a) Nom et bref signalement du navire (S.S., M.V., tonnage, silhouette, etc.);
- (b) Nom et adresse de l'armateur ou de l'affrètement;
- (c) Pavillon;
- (d) Port d'immatriculation et, s'il est différent, port d'attache;
- (e) Nom et nationalité du capitaine (et, s'il y a lieu, des principaux officiers du navire);
- (f) Nature de l'infraction, avec désignation des marchandises saisies;
- (g) Description, le cas échéant, de la cachette (avec, si possible, une photographie ou un croquis), ainsi que des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
- (h) Pays d'origine des marchandises saisies;
- (ij) Premier port de chargement;
- (k) Dernier port de destination;
- (l) Ports d'escale entre les ports visés en *ij* et *k*;
- (m) Autres observations (nombre de fois où le navire, la compagnie maritime, l'affrètement ou la personne exploitant le navire à tout autre titre ont déjà participé à des activités de contrebande, etc.);
- (n) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

ANNEXE XI

ASSISTANCE EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CONTREBANDE D'OBJETS D'ART ET D'ANTIQUITÉ ET D'AUTRES BIENS CULTURELS

1. Les dispositions de la présente annexe visent les objets d'art et d'antiquité, ainsi que les autres biens culturels qui, à titre religieux ou profane, sont considérés comme étant d'importance pour l'archéologie, la préhistoire, l'histoire, la littérature, l'art ou la science, au sens de l'article 1^{er}, alinéas *a* à *k* de la Convention de l'UNESCO concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation et le transfert de propriété illicites des biens culturels (Paris, 14 novembre 1970)¹, dans la mesure où ces objets d'art et d'antiquité et autres biens culturels font l'objet de contrebande. Elles ne mettent pas obstacle à l'application des mesures qui sont en vigueur, sur le plan national, en matière de coopération avec les services nationaux de protection du patrimoine culturel et elles complètent, sur le plan douanier, l'application des dispositions de la Convention de l'UNESCO par les Parties contractantes à cette convention qui ont également accepté la présente annexe.

2. Les dispositions de la présente annexe concernant la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels s'appliquent également, dans les cas appropriés et dans la mesure où les administrations douanières sont compétentes à ce sujet, aux opérations financières liées à cette contrebande.

Echanges spontanés de renseignements

3. Les administrations douanières des Parties contractantes communiquent spontanément et dans les meilleurs délais aux autres administrations douanières susceptibles d'être directement intéressées, tout renseignement dont elles disposent au sujet :

- (a) D'opérations dont il est constaté ou dont on soupçonne qu'elles constituent de la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels, ainsi que d'opérations paraissant de nature à donner naissance à une telle contrebande;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 823, p. 231.

- (b) Des personnes se livrant ou, dans la mesure où la législation nationale le permet, des personnes soupçonnées de se livrer aux opérations visées au paragraphe a ci-dessus, ainsi que des véhicules, navires, aéronefs et autres moyens de transport utilisés ou soupçonnés d'être utilisés pour ces opérations;
- (c) Des nouveaux moyens ou méthodes utilisés pour la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels.

Assistance sur demande en matière de surveillance

4. Sur demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante exerce, dans la mesure de ses compétences et de ses possibilités, une surveillance spéciale pendant une période déterminée :

- (a) Sur les déplacements, en particulier à l'entrée et à la sortie de son territoire, de certaines personnes dont on a des raisons de croire qu'elles se livrent, professionnellement ou habituellement, à la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels dans le territoire de la Partie contractante requérante,
 - (b) Sur les mouvements d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels signalés par l'administration douanière de la Partie contractante requérante comme faisant l'objet, à partir du territoire de cette Partie contractante, d'un important trafic illicite,
 - (c) Sur certains véhicules, navires, aéronefs ou autres moyens de transport dont on a des raisons de croire qu'ils sont utilisés pour la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels à partir du territoire de la Partie contractante requérante,
- et elle en communique les résultats à l'administration douanière de la Partie contractante requérante.

Enquêtes effectuées, sur demande, pour le compte d'une autre Partie contractante

5. A la demande de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière de l'autre Partie contractante, dans la mesure de ses possibilités et agissant dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans son territoire, procède à des enquêtes visant à obtenir des éléments de preuve concernant la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels faisant l'objet de recherches dans le territoire de la Partie contractante requérante, recueille les déclarations des personnes recherchées du chef de cette infraction, ainsi que celles des témoins ou des experts, et communique les résultats de l'enquête, ainsi que les documents ou autres éléments de preuve, à l'administration douanière de la Partie contractante requérante.

*Intervention des agents des douanes d'une Partie contractante
sur le territoire d'une autre Partie contractante*

6. Lorsqu'une simple déposition écrite ne suffit pas et que l'administration douanière d'une Partie contractante le demande, l'administration douanière d'une autre Partie contractante autorise ses agents dans la mesure des possibilités, à déposer devant les tribunaux siégeant dans le territoire de la Partie contractante requérante, en qualité de témoins ou d'experts, dans une affaire concernant la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels. La demande de comparution précise notamment dans quelle affaire et en quelle qualité l'agent devra déposer. L'administration douanière de la Partie contractante qui accepte la demande précise, le cas échéant, dans l'autorisation qu'elle délivre, les limites dans lesquelles ses agents devraient maintenir leurs dépositions.

7. A la demande écrite de l'administration douanière d'une Partie contractante, l'administration douanière d'une autre Partie contractante permet, lorsqu'elle le juge approprié et dans la mesure de ses compétences et de ses possibilités, à des agents de l'administration requérante d'être présents dans le territoire de la Partie contractante requise, à l'occasion de la recherche ou de la constatation de contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels intéressant la Partie contractante requérante.

8. Lorsque les deux Parties contractantes le jugent approprié et sous réserve des lois et règlements en vigueur dans leur territoire, les agents de l'administration douanière d'une Partie contractante participent, à la demande d'une autre Partie contractante, à des enquêtes effectuées sur le territoire de cette dernière Partie contractante.

Centralisation des renseignements

9. Les administrations douanières des Parties contractantes communiquent au Secrétaire général du Conseil les renseignements prévus ci-après, dans la mesure où ces renseignements présentent un intérêt sur le plan international.

10. Le Secrétaire général du Conseil établit et tient à jour un fichier central des renseignements qui lui sont fournis par les Parties contractantes et exploite les données contenues dans ce fichier pour élaborer des résumés et des études portant sur des tendances nouvelles ou déjà bien établies en matière de contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels. Il procède périodiquement à un tri afin d'éliminer les renseignements qui, selon lui, sont devenus inutiles ou caducs.

11. Les administrations douanières des Parties contractantes fournissent au Secrétaire général du Conseil, sur sa demande, et sous réserve des autres dispositions de la Convention et de la présente annexe, les renseignements complémentaires qui lui seraient éventuellement nécessaires pour élaborer les résumés et les études mentionnés au paragraphe 10 de la présente annexe.

12. Le Secrétaire général du Conseil communique aux services et agents nommément désignés des administrations douanières des Parties contractantes les renseignements particuliers figurant dans le fichier central, dans la mesure où il juge cette communication utile, ainsi que les résumés et études visés au paragraphe 10 de la présente annexe.

13. Sauf indication contraire de la Partie contractante qui communique les renseignements, le Secrétaire général du Conseil communique également à l'UNESCO et à l'Organisation internationale de police criminelle/Interpol les renseignements concernant la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels figurant dans le fichier central, dans la mesure où il y a eu transfert de propriété illicite et où il juge cette communication utile, ainsi que les résumés et études qu'il aurait faits en cette matière en application du paragraphe 10 de la présente annexe.

14. Le Secrétaire général du Conseil communique, sur demande, à une Partie contractante qui a accepté la présente annexe, tout autre renseignement dont il dispose dans le cadre de la centralisation des renseignements prévue par ladite annexe.

Première partie du fichier central — Personnes

15. Les notifications effectuées au titre de la présente partie du fichier central ont pour objet de fournir les renseignements relatifs :

- (a) Aux personnes qui ont été condamnées à titre définitif pour contrebande, et
- (b) Eventuellement aux personnes soupçonnées de contrebande ou appréhendées en flagrant délit de contrebande sur le territoire de la Partie contractante responsable de la notification, même si aucune poursuite judiciaire n'a encore abouti,

étant entendu que les Parties contractantes qui s'abstiennent de communiquer les noms et signalements des personnes en cause parce que leur propre législation le leur interdit adressent toutefois une communication en reprenant le plus grand nombre possible d'éléments visés dans la présente partie du fichier central.

16. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure du possible, les suivants :

- (a) Nom;
- (b) Prénoms;
- (c) Le cas échéant, nom de jeune fille;

- (d) Surnom ou pseudonyme;
- (e) Occupation;
- (f) Adresse (actuelle);
- (g) Date et lieu de naissance;
- (h) Nationalité;
- (ij) Pays de résidence et pays où la personne a séjourné au cours des 12 derniers mois;
- (k) Nature et numéro des pièces d'identité, y compris dates et pays de délivrance;
- (l) Signalement :
 - (1) Sexe;
 - (2) Taille;
 - (3) Poids;
 - (4) Corpulence;
 - (5) Cheveux;
 - (6) Yeux;
 - (7) Teint;
 - (8) Signes particuliers;
- (m) Description succincte de l'infraction (indication, entre autres renseignements, de la nature et de l'origine des marchandises, si elles ont fait l'objet d'un transfert de propriété illicite) et des circonstances dans lesquelles elle a été décelée;
- (n) Nature et montant des peines ou de la sentence prononcées;
- (o) Autres observations, y compris les langues parlées par la personne en cause et, si l'administration en a connaissance, condamnations antérieures éventuelles;
- (p) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).

17. En règle générale, le Secrétaire général du Conseil diffuse les renseignements concernant cette première partie du fichier central, au moins au pays dont l'intéressé est ressortissant, à celui où il a sa résidence et à ceux où il a séjourné au cours des douze derniers mois.

Deuxième partie du fichier central — Méthodes

18. Les notifications à effectuer au titre de la présente partie du fichier central ont pour objet de fournir des renseignements relatifs aux méthodes de contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autres biens culturels, y compris l'utilisation de moyens cachés, dans tous les cas présentant un intérêt particulier sur le plan international. Les Parties contractantes indiquent tous les cas d'utilisation de chaque méthode de contrebande connue ainsi que les méthodes nouvelles ou insolites et les moyens possibles de contrebande, de façon que l'on puisse déceler les tendances qui se manifestent dans ce domaine.

19. Les renseignements à fournir sont notamment, dans la mesure du possible, les suivants :

- (a) Description des méthodes de contrebande; si possible, fournir une description (marque, modèle, numéro d'immatriculation, s'il s'agit d'un véhicule terrestre, type du navire, etc.) du moyen de transport utilisé; lorsqu'il y a lieu, fournir les renseignements figurant sur le certificat ou la plaque d'agrément des conteneurs ou des véhicules, dont les conditions techniques ont été approuvées aux termes d'une convention internationale, ainsi que des indications concernant toute manipulation frauduleuse des scellements, des boulons, du dispositif de scellement ou d'autres parties des conteneurs ou des véhicules;

- (b) Description, le cas échéant, de la cachette avec, si possible, une photographie ou un croquis;
 - (c) Description des marchandises en cause;
 - (d) Autres observations; indiquer notamment les circonstances dans lesquelles la contrebande a été décelée;
 - (e) Partie contractante fournissant les renseignements (y compris le numéro de référence).
-

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. 970. GENEVA CONVENTION FOR THE AMELIORATION OF THE CONDITION OF THE WOUNDED AND SICK IN ARMED FORCES IN THE FIELD. SIGNED AT GENEVA ON 12 AUGUST 1949¹

No. 971. GENEVA CONVENTION FOR THE AMELIORATION OF THE CONDITION OF WOUNDED, SICK, AND SHIPWRECKED MEMBERS OF THE ARMED FORCES AT SEA. SIGNED AT GENEVA ON 12 AUGUST 1949²

No. 972. GENEVA CONVENTION RELATIVE TO THE TREATMENT OF PRISONERS OF WAR. SIGNED AT GENEVA ON 12 AUGUST 1949³

No. 973. GENEVA CONVENTION RELATIVE TO THE PROTECTION OF CIVILIAN PERSONS IN TIME OF WAR. SIGNED AT GENEVA ON 12 AUGUST 1949⁴

SUCCESSIONS

Notifications received by the Government of Switzerland on:

19 February 1981

TUVALU

(With effect from 1 October 1978, the date of succession of States.)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 75, p. 31; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 14, as well as annex A in volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1078, 1080 and 1092.

² *Ibid.*, p. 85; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 14, as well as annex A in volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1080 and 1092.

³ *Ibid.*, p. 135; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 14, as well as annex A in volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1080, 1092 and 1138.

⁴ *Ibid.*, p. 287; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 14, as well as annex A in volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1080, 1092 and 1151.

ANNEXE A

Nº 970. CONVENTION DE GENÈVE POUR L'AMÉLIORATION DU SORT DES BLESSÉS ET DES MALADES DANS LES FORCES ARMÉES EN CAMPAGNE. SIGNÉE À GENÈVE LE 12 AOÛT 1949¹

Nº 971. CONVENTION DE GENÈVE POUR L'AMÉLIORATION DU SORT DES BLESSÉS, DES MALADES ET DES NAUFRAGÉS DES FORCES ARMÉES SUR MER. SIGNÉE À GENÈVE LE 12 AOÛT 1949²

Nº 972. CONVENTION DE GENÈVE RELATIVE AU TRAITEMENT DES PRISONNIERS DE GUERRE. SIGNÉE À GENÈVE LE 12 AOÛT 1949³

Nº 973. CONVENTION DE GENÈVE RELATIVE À LA PROTECTION DES PERSONNES CIVILES EN TEMPS DE GUERRE. SIGNÉE À GENÈVE LE 12 AOÛT 1949⁴

SUCCESSIONS

Notifications reçues par le Gouvernement suisse le :

19 février 1981

TUVALU

(Avec effet au 1^{er} octobre 1978, date de la succession d'Etats.)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 75, p. 31; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1078, 1080 et 1092.

² *Ibid.*, p. 85; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1080 et 1092.

³ *Ibid.*, p. 135; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1080, 1092 et 1138.

⁴ *Ibid.*, p. 287; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 913, 917, 920, 941, 949, 954, 970, 972, 985, 995, 1015, 1028, 1039, 1049, 1080, 1092 et 1151.

13 April 1981

GRENADA

(With effect from 7 February 1974, the date of succession of States.)

ACCESSIONS

Instruments deposited with the Government of Switzerland on:

1 April 1981

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

(With effect from 1 October 1981.)

Certified statements were registered by Switzerland on 27 May 1981.

13 avril 1981

GRENADE

(Avec effet au 7 février 1974, date de la succession d'Etats.)

ADHÉSIONS

Instruments déposés auprès du Gouvernement suisse le :

1^{er} avril 1981

SAINT-VINCENT-ET-GRENADINES

(Avec effet au 1^{er} octobre 1981.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par la Suisse le 27 mai 1981.

No. 3511. CONVENTION FOR THE PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY IN THE EVENT OF ARMED CONFLICT. DONE AT THE HAGUE ON 14 MAY 1954¹

N° 3511. CONVENTION POUR LA PROTECTION DES BIENS CULTURELS EN CAS DE CONFLIT ARMÉ. FAITE À LA HAYE LE 14 MAI 1954¹

RATIFICATION of the Convention and of the related Protocol of 14 May 1954²

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

9 February 1981

GREECE

(With effect from 9 May 1981.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 27 May 1981.

RATIFICATION de la Convention et du Protocole y relatif du 14 mai 1954²

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

9 février 1981

GRÈCE

(Avec effet au 9 mai 1981.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 27 mai 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 249, p. 215; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 3 to 12, and 14, as well as annex A in volumes 913, 1031, 1058, 1157 and 1214.

² *Ibid.*, vol. 249, p. 215.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 249, p. 215; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 3 à 12 et 14, ainsi que l'annexe A des volumes 913, 1031, 1058, 1157 et 1214.

² *Ibid.*, vol. 249, p. 215.

No. 10606. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS CONCERNING FISHING AND SEALING. SIGNED AT MOSCOW ON 13 JUNE 1969¹

N° 10606. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES RELATIF À LA PÊCHE ET À LA CHASSE AU PHOQUE. SIGNÉ À MOSCOU LE 13 JUIN 1969¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. HELSINKI, 12 MAY 1980

Authentic texts: Finnish and Russian.

Registered by Finland on 28 May 1981.

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. HELSINKI, 12 MAI 1980

Textes authentiques : finnois et russe.

Enregistré par la Finlande le 28 mai 1981.

I

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

Helsingissä, 12 päivänä toukokuuta 1980
Herra Suurlähettiläs,

Viitaten Suomen Tasavallan hallituksen ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton hallituksen välillä 13 päivänä kesäkuuta 1969 tehtyyn kalastusta ja hylkeenpyyntiä koskevaan sopimukseen, jonka voimassaoloaika päättyy 24 päivänä toukokuuta 1980, ehdotan kunnioittavasti, että Suomi ja Neuvostoliitto sopisivat sopimuksen voimassaoloajan jatkamisesta seuraavaksi viideksi vuodeksi 24 päivästä toukokuuta 1980 lukien. Ellei kumpikaan sopimuspuoli irtisano sopimusta vähintään kuusi kuukautta ennen mainitun viisivuotisen voimassaolokauden päättymistä, jää sopimus edelleen voimaan yhdeksi vuodeksi ja niin joka kerta seuraavan viisivuotiskauden kuluessa. Tällöin kumpikin sopimuspuoli voi irtisanoa sopimuksen ilmoittamalla siitä vähintään kuusi kuukautta ennen sopimuksen kulumassa olevan yksivuotisen voimassaolokauden päättymistä.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 739, p. 77.

² Came into force on 12 May 1980, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

Хельсинки, 12 мая 1980 года
Госнодин Посол,

Ссылаясь на подписанное 13 июня 1969 года Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о рыболовстве и тюленьем промысле, срок действия которого истекает 24 мая 1980 года, я имею честь предложить, чтобы Финляндия и Союз Советских Социалистических Республик договорились о продлении срока действия Соглашения на последующие пять лет, начиная с 24 мая 1980 года. Если ни одна из Договаривающихся Сторон не заявит о его депосации не позднее, чем за шесть месяцев до окончания указанного пятилетнего срока, Соглашение будет оставаться в силе в течение одного года, и так каждый раз в течение следующего пятилетнего периода. При этом каждая из Сторон может денонсировать Соглашение, заявив об этом не позднее, чем за шесть месяцев до окончания текущего годичного периода действия Соглашения.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 739, p. 77.

² Entré en vigueur le 12 mai 1980, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

Mikäli Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton hallitus on yhtä mieltä edellä olevasta, pyydän saada Suomen Tasavallan hallituksen puolesta ehdottaa, että tämä nootti ja Teidän Ylhäisyytenne vastaus siihen muodostaisivat Suomen Tasavallan hallituksen ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton hallituksen välisen sopimuksen 13 päivänä kesäkuuta 1969 tehdyn kalastusta ja hylkeenpyyntiä koskevan sopimuksen voimassaoloajan jatkamisesta.

Tämä sopimus tulee voimaan noottien-vaihdon päivämääränä.

Vastaanottakaa, Herra Suurlähettiläs, suurimman kunnioitukseni vakuutus.

MATTI TUOVINEN
Valtiosihteeri

[TRANSLATION]

The Secretary of State of the Ministry of Foreign Affairs of Finland to the Ambassador of the Union of Soviet Socialist Republics in Helsinki

Helsinki, 12 May 1980

Sir,

With reference to the Agreement concerning Fishing and Sealing signed on 13 June 1969 between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, which expires on 24 May 1980, I have the honour to propose that Finland and the Union of Soviet Socialist Republics should agree to the extension of the validity of the Agreement for the next five years, starting on 24 May 1980. If neither Contracting Party denounces it at least six months before the expiry of the said five-year term, the Agreement shall remain in force for successive one-year terms throughout the next five-year period. Either Party may denounce the Agreement by giving notice to that effect at least six months before the expiry of the current one-year term.

If the Government of the Union of Soviet Socialist Republics agrees with the foregoing, I wish to propose, on behalf of the Government of Finland, that this note and

Если Правительство Союза Советских Социалистических Республик согласно с вышесказанным, разрешите предложить от имени Правительства Финляндии, чтобы эта нота и ответ Вашего Превосходительства на нее составили Соглашение о продлении срока действия Соглашения между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о рыболовстве и тюленьем промысле, подписанного 13 июня 1969 года.

Это Соглашение вступает в силу в день обмена нотами.

Примите, Госнодин Посол, уверения в моем весьма высоком уважении.

MATTI TUOVINEN
Статс-секретарь

[TRADUCTION]

Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministère des affaires étrangères de la Finlande à l'Ambassadeur de l'Union des Républiques socialistes soviétiques à Helsinki

Helsinki, le 12 mai 1980

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à l'Accord relatif à la pêche et à la chasse au phoque signé le 13 juin 1969 entre le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, Accord dont la période de validité expire le 24 mai 1980, j'ai l'honneur de proposer que la Finlande et l'Union des Républiques socialistes soviétiques prolongent la période de validité de cet Accord pendant cinq années à partir du 24 mai 1980. Si aucune des Parties ne le dénonce six mois au moins avant l'expiration de cette période quinquennale, l'Accord sera reconduit d'année en année au cours de la période quinquennale suivante, chaque Partie pouvant le dénoncer moyennant notification six mois au moins avant l'expiration de la période annuelle en cours.

Si cette proposition rencontre l'agrément du Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, je propose, au nom du Gouvernement de la Finlande, que

Your Excellency's reply should constitute the Agreement on the Extension of the Validity of the Agreement concerning Fishing and Sealing signed on 13 June 1969 between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics.

This Agreement shall enter into force on the date of the exchange of notes.

Accept, Sir, etc.

MATTI TUOVINEN
Secretary of State

la présente note et la réponse de votre Gouvernement soient considérées comme un accord portant prolongation de la période de validité de l'Accord relatif à la pêche et à la chasse au phoque signé le 13 juin 1969 entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

Cet Accord entrerait en vigueur à la date de l'échange des notes.

Veillez agréer, etc.

MATTI TUOVINEN
Secrétaire d'Etat

II

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

Хельсинки, 12 мая 1980 года
Господин Государственный секретарь,

Имею честь подтвердить получение Вашей ноты от сего числа следующего содержания:

[See note I — Voir note I]

Имею честь сообщить Вам, что Правительство Союза Советских Социалистических Республик согласно рассматривать Вашу ноту и настоящий ответ как Соглашение о продлении срока действия Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Финляндской Республики о рыболовстве и тюленьем промысле, подписанного 13 июня 1969 года.

Настоящее соглашение вступает в силу с даты настоящей ноты.

Примите, Господин Государственный секретарь, уверения в моем весьма высоком уважении.

В. СОБОЛЕВ

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

Helsingissä, 12 päivänä toukokuuta 1980
Herra Valtiosihteeri,

Minulla on kunnia vahvistaa saaneeni Teidän noottinne toukokuun 12 päivästä, joka kuuluu seuraavasti:

[See note I — Voir note I]

Minulla on kunnia ilmoittaa Teille, että Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton hallitus on valmis pitämään Teidän noottinne ja tämän vastauksen Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton hallituksen ja Suomen Tasavallan hallituksen välillä tehdynä sopimuksena 13 päivänä kesäkuuta 1969 tehdyn kalastusta ja hylkeenpyyntiä koskevan sopimuksen voimassaoloajan jatkamisesta.

Yllämainittu sopimus astuu voimaan tämän nootin päivämääränä.

Vastaanotakaa, Herra Valtiosihteeri, suurimman kunnioitukseni vakuutus.

V. SOBOLEV

[TRANSLATION]

The Ambassador of the Union of Soviet Socialist Republics in Helsinki to the Secretary of State of the Ministry of Foreign Affairs of Finland

Helsinki, 12 May 1980

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of today's date, which reads as follows:

[See note I]

I have the honour to inform you that the Government of the Union of Soviet Socialist Republics agrees to consider your note and this reply as the Agreement on the Extension of the Validity of the Agreement concerning Fishing and Sealing signed on 13 June 1969 between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Republic of Finland.

This Agreement shall enter into force on the date of this note.

Accept, Sir, etc.

V. SOBOLEV

[TRADUCTION]

L'Ambassadeur de l'Union des Républiques socialistes soviétiques à Helsinki au Secrétaire d'Etat auprès du Ministère des affaires étrangères de la Finlande

Helsinki, le 12 mai 1980

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note de ce jour, ainsi libellée :

[Voir note I]

En réponse, je tiens à vous informer que le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques accepte que votre note et la présente réponse constituent un accord portant prolongation de la période de validité de l'Accord relatif à la pêche et à la chasse au phoque signé le 13 juin 1969 entre le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et le Gouvernement de la République de Finlande.

Cet Accord entrera en vigueur à la date de la présente note.

Veuillez agréer, etc.

V. SOBOLEV

No. 11806. CONVENTION ON THE MEANS OF PROHIBITING AND PREVENTING THE ILLICIT IMPORT, EXPORT AND TRANSFER OF OWNERSHIP OF CULTURAL PROPERTY. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION AT ITS SIXTEENTH SESSION, PARIS, 14 NOVEMBER 1970¹

N° 11806. CONVENTION CONCERNANT LES MESURES À PRENDRE POUR INTERDIRE ET EMPÊCHER L'IMPORTATION, L'EXPORTATION ET LE TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ ILLICITES DES BIENS CULTURELS. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE LORS DE SA SEIZIÈME SESSION, À PARIS, LE 14 NOVEMBRE 1970¹

RATIFICATIONS

Instruments deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization:

21 April 1981

TURKEY

(With effect from 21 July 1981.)

30 April 1981

PAKISTAN

(With effect from 30 July 1981.)

Certified statements were registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 27 May 1981.

RATIFICATIONS

Instruments déposés auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

21 avril 1981

TURQUIE

(Avec effet au 21 juillet 1981.)

30 avril 1981

PAKISTAN

(Avec effet au 30 juillet 1981.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 27 mai 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 823, p. 231; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 13 and 14, as well as annex A in volumes 913, 917, 943, 950, 952, 962, 1015, 1025, 1036, 1043, 1053, 1079, 1080, 1092, 1109, 1119, 1135, 1136, 1150, 1157 and 1224.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 823, p. 231; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 13 et 14, ainsi que l'annexe A des volumes 913, 917, 943, 950, 952, 962, 1015, 1025, 1036, 1043, 1053, 1079, 1080, 1092, 1109, 1119, 1135, 1136, 1150, 1157 et 1224.

No. 13408. REGIONAL CO-OPERATIVE AGREEMENT FOR RESEARCH, DEVELOPMENT AND TRAINING RELATED TO NUCLEAR SCIENCE AND TECHNOLOGY. OPENED FOR ACCEPTANCE AT VIENNA ON 29 FEBRUARY 1972¹

N° 13408. ACCORD RÉGIONAL DE COOPÉRATION SUR LE DÉVELOPPEMENT, LA RECHERCHE ET LA FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE NUCLÉAIRES. OUVERT À L'ACCEPTATION À VIENNE LE 29 FÉVRIER 1972¹

ACCEPTANCE of the above-mentioned Agreement of 29 February 1972, as extended²

Notification effected with the Director-General of the International Atomic Energy Agency on:

23 March 1981

VIET NAM

(With effect from 23 March 1981.)

Certified statement was registered by the International Atomic Energy Agency on 27 May 1981.

ACCEPTATION de l'Accord susmentionné du 29 février 1972, tel que prorogé²

Notification effectuée auprès du Directeur général de l'Agence internationale de l'énergie atomique le :

23 mars 1981

VIET NAM

(Avec effet au 23 mars 1981.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Agence internationale de l'énergie atomique le 27 mai 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 941, p. 157, and annex A in volumes 952, 954, 960, 1000, 1080, 1112, 1122, 1197 and 1211.

² *Ibid.*, vol. 1080, p. 402.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 941, p. 157, et l'annexe A des volumes 952, 954, 960, 1000, 1080, 1112, 1122, 1197 et 1211.

² *Ibid.*, vol. 1080, p. 405.

No. 13444. UNIVERSAL COPYRIGHT CONVENTION AS REVISED AT PARIS ON 24 JULY 1971. CONCLUDED AT PARIS ON 24 JULY 1971¹

N° 13444. CONVENTION UNIVERSELLE SUR LE DROIT D'AUTEUR RÉVISÉE À PARIS LE 24 JUILLET 1971. CONCLUE À PARIS LE 24 JUILLET 1971¹

ACCESSION to the Convention

ADHÉSION à la Convention

ACCESSION in respect of Protocol 1 of 24 July 1971 annexed to the above-mentioned Convention concerning the application of that Convention to works of Stateless persons and refugees

ADHÉSION à l'égard du Protocole annexe 1 du 24 juillet 1971 à la Convention susmentionnée concernant la protection des œuvres des personnes apatrides et des réfugiés

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

30 April 1981

30 avril 1981

PORTUGAL

PORTUGAL

(With effect from 30 July 1981.)

(Avec effet au 30 juillet 1981.)

ACCESSION in respect of Protocol 2 of 24 July 1971 annexed to the above-mentioned Convention concerning the application of that Convention to the works of certain international organizations

ADHÉSION à l'égard du Protocole annexe 2 du 24 juillet 1971 à la Convention susmentionnée concernant l'application de la Convention aux œuvres de certaines organisations internationales

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

30 April 1981

30 avril 1981

PAKISTAN

PAKISTAN

(With effect from 30 July 1981.)

(Avec effet au 30 juillet 1981.)

Certified statements were registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 27 May 1981.

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 27 mai 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 943, p. 178, and annex A in volumes 950, 952, 954, 962, 974, 976, 982, 990, 1007, 1015, 1026, 1033, 1053, 1063, 1089, 1122, 1136, 1150, 1153, 1157, 1183 and 1199.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 943, p. 179, et annexe A des volumes 950, 952, 954, 962, 974, 976, 982, 990, 1007, 1015, 1026, 1033, 1053, 1063, 1089, 1122, 1136, 1150, 1153, 1157, 1183 et 1199.

No. 17512. PROTOCOL ADDITIONAL TO THE GENEVA CONVENTIONS OF 12 AUGUST 1949, AND RELATING TO THE PROTECTION OF VICTIMS OF INTERNATIONAL ARMED CONFLICTS (PROTOCOL I). ADOPTED AT GENEVA ON 8 JUNE 1977¹

N° 17512. PROTOCOLE ADDITIONNEL AUX CONVENTIONS DE GENÈVE DU 12 AOÛT 1949 RELATIF À LA PROTECTION DES VICTIMES DES CONFLITS ARMÉS INTERNATIONAUX (PROTOCOLE I). ADOPTÉ À GENÈVE LE 8 JUIN 1977¹

RECTIFICATION of the French and Spanish texts of the above-mentioned Protocol

By a notification dated 20 January 1981 addressed to the Governments of States Parties to the Geneva Conventions of 12 August 1949, it was proposed to correct the French and Spanish texts of article 59, paragraph 2, sentence 1, of the said Protocol I. In the absence of any objections by the interested States within 90 days, the proposed rectification was deemed to have been accepted on 20 April 1981 and was effected by a procès-verbal dated 8 May 1981.

RECTIFICATION des textes français et espagnol du Protocole susmentionné

Par une notification en date du 20 janvier 1981, adressée aux Gouvernements des Etats Parties aux Conventions de Genève du 12 août 1949, il a été proposé de rectifier les textes français et espagnol de la première phrase du paragraphe 2 de l'article 59 dudit Protocole I. En l'absence d'objections de la part des Etats intéressés dans le délai de 90 jours, la rectification proposée a été considérée comme acceptée le 20 avril 1981 et elle a été effectuée par procès-verbal en date du 8 mai 1981.

Instead of:

« Les autorités compétentes . . . ouverte à l'occupation par une Partie adverse. »

the new French text reads as follows:

« Les autorités compétentes . . . ouvert à l'occupation par une Partie adverse. »

Instead of:

« Las autoridades competentes . . . abierta a la ocupación por una Parte adversa. »

the new Spanish text reads as follows:

« Las autoridades competentes . . . abierto a la ocupación por una Parte adversa. »

Authentic text of the procès-verbal of rectification: French

Certified statement was registered by Switzerland on 27 May 1981.

Texte authentique du procès-verbal de rectification: français

La déclaration certifiée a été enregistrée par la Suisse le 27 mai 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1125, p. 3, and annex A in volumes 1138, 1140, 1151, 1175, 1202 and 1216.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1125, p. 3, et annexe A des volumes 1138, 1140, 1151, 1175, 1202 et 1216.

N° 17563. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE CONCERNANT L'OUVERTURE D'UN CRÉDIT DE TRANSFERT. SIGNÉ À TUNIS LE 3 JUILLET 1976¹

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
TUNIS, 28 JUILLET 1980

Texte authentique : français.

Enregistré par la Suisse le 29 mai 1981.

I

Tunis, le 28 juillet 1980

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux discussions qui ont eu lieu entre les représentants de nos deux Gouvernements au sujet de l'Accord entre le Gouvernement de la Confédération suisse et la République tunisienne concernant l'ouverture d'un crédit de transfert de 40 millions de francs suisses conclu le 3 juillet 1976 et de son Protocole d'application¹.

J'ai également l'honneur de confirmer l'accord suivant auquel nous sommes arrivés à la suite de ces discussions :

1) Le délai d'engagement du crédit mixte est prolongé de 18 mois à dater du 28 janvier 1980.

2) En conséquence, le paragraphe 5 du Protocole d'application doit être amendé de la manière suivante : les termes « dans les 3 ans » sont remplacés par les termes « dans les 4 ans et demi ».

3) En raison de la réduction de 10 millions de francs suisses de la contribution mise à disposition par un consortium de banques suisses, l'Accord et son Protocole d'application doivent être amendés de la manière suivante :

3.1. La première phrase de l'article 1 est modifiée de la façon suivante :

« La valeur totale des livraisons suisses de biens d'équipement pouvant être incluses dans le présent Accord est fixée à trente-trois millions trois cent trente mille (33 330 000) francs suisses. »

3.2. L'article 5 est modifié de la façon suivante :

« Aux fins du financement partiel des livraisons de biens d'équipement au sens de l'article premier du présent Accord et de l'article 1 du Protocole d'application, le Gouvernement suisse accordera au Gouvernement tunisien un crédit de transfert de 10 millions de francs suisses à condition qu'un accord ait été conclu entre le Gouvernement tunisien et un consortium de banques suisses sur la mise à disposition d'un crédit de transfert complémentaire de 20 millions de francs suisses. »

3.3. La troisième phrase du paragraphe 1, lit. *b*, du Protocole d'application est modifiée de la façon suivante :

« Chaque prélèvement s'effectuera à raison de 1/3 sur le crédit de transfert de la Confédération suisse et de 2/3 sur le crédit de transfert du consortium de banques suisses. »

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1128, n° 1-17563.

² Entré en vigueur le 28 juillet 1980, avec effet rétroactif au 28 janvier 1980, conformément au paragraphe I desdites lettres.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir confirmer l'accord de votre Gouvernement au sujet de la convention ci-dessus.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

L'ambassadeur de Suisse,

HEINZ LANGENBACHER

Son Excellence Monsieur Hassan Belkhoja
Ministre des Affaires Etrangères
Tunis

II

RÉPUBLIQUE TUNISIENNE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
TUNIS

Le 28 juillet 1980

Monsieur l'Ambassadeur,

Vous avez bien voulu me faire parvenir en date du 28 juillet 1980 la lettre dont la teneur suit :

[Voir lettre I]

En réponse, j'ai l'honneur de vous confirmer l'accord de mon Gouvernement sur ce qui précède et vous prie d'agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma haute considération.

Le Directeur Général de la Coopération
Internationale,

AHMED BEN ARFA

Monsieur l'Ambassadeur H. Langenbacher
Ambassade de Suisse
Tunis

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 17563. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SWISS CONFEDERATION AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TUNISIA ON THE GRANTING OF TRANSFER CREDIT. SIGNED AT TUNIS ON 3 JULY 1976¹

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. TUNIS, 28 JULY 1980

Authentic text: French.

Registered by Switzerland on 29 May 1981.

I

Tunis, 28 July 1980

Sir,

I have the honour to refer to the discussions that took place between the representatives of our two Governments concerning the Agreement between the Government of the Swiss Confederation and the Government of the Republic of Tunisia on the opening of a transfer credit of 40 million Swiss francs concluded on 3 July 1976 and its Protocol of Application.¹

I also have the honour to confirm the following agreement that we reached after those discussions:

1. The period for the submission of applications for mixed credit shall be extended 18 months with effect from 28 January 1980.

2. Consequently, paragraph 5 of the Protocol of Application shall be amended as follows: the words "within 3 years" shall be replaced by the words "within 4 1/2 years".

3. Owing to the reduction of 10 million Swiss francs in the contribution made available by a consortium of Swiss banks, the Agreement and its Protocol of Application shall be amended as follows:

3.1. The first sentence of article 1 shall be amended as follows:

The total value of Swiss supplies of capital goods which may be included in this Agreement shall be thirty-three million three hundred and thirty thousand (33,330,000) Swiss francs.

3.2. Article 5 shall be amended as follows:

For the partial financing of the supplies of capital goods within the meaning of article 1 of this Agreement and article 1 of the Protocol of Application, the Swiss Government shall grant to the Government of Tunisia a transfer credit of 10 million Swiss francs provided that an agreement has been reached between the Tunisian Government and a consortium of Swiss banks on the granting of an additional transfer credit of 20 million Swiss francs.

3.3. The third sentence of paragraph 1 (b) of the Protocol of Application shall be amended as follows:

Each withdrawal shall be made at the rate of one third from the transfer credit of the Swiss confederation and two thirds from the transfer credit of the consortium of Swiss banks.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1128, No. 1-17563.

² Came into force on 28 July 1980, with retroactive effect from 28 January 1980, in accordance with paragraph 1 of the said letters.

I should be grateful if you would confirm your Government's agreement concerning the above arrangement.

Accept, Sir, etc.

HEINZ LANGENBACHER
Ambassador of Switzerland

His Excellency Mr. Hassan Belkhoja
Minister for Foreign Affairs
Tunis

II

REPUBLIC OF TUNISIA
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
TUNIS

28 July 1980

Sir,

I am in receipt of your letter of 28 July 1980, which reads as follows:

[See letter I]

In reply, I have the honour to confirm my Government's agreement to the foregoing.
Accept, Sir, etc.

AHMED BEN ARFA
Director-General for International
Co-operation

Ambassador H. Langenbacher
Embassy of Switzerland
Tunis

No. 18961. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974. CONCLUDED AT LONDON ON 1 NOVEMBER 1974¹

RATIFICATIONS, ACCESSIONS and ACCEPTANCES

Instruments deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on the following dates, to take effect as indicated hereafter:

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, accession (a) or acceptance (A)</i>
Papua New Guinea (With effect from 12 February 1981.)	12 November 1980 <i>a</i>
Finland (With effect from 21 February 1981.)	21 November 1980 <i>a</i>
Qatar (With effect from 22 March 1981.)	22 December 1980 <i>a</i>
Republic of Korea (With effect from 31 March 1981.)	31 December 1980
Maldives (With effect from 14 April 1981.)	14 January 1981 <i>a</i>
Guinea (With effect from 19 April 1981.)	19 January 1981 <i>a</i>
Indonesia (With effect from 17 May 1981.)	17 February 1981 <i>A</i>
Singapore (With effect from 16 June 1981.)	16 March 1981 <i>a</i>

Certified statements were registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 26 May 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 2, and annex A in volumes 1198 and 1208.

N° 18961. CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER. CONCLUE À LONDRES LE 1^{er} NOVEMBRE 1974¹

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS et ACCEPTATIONS

Instruments déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime aux dates suivantes, pour prendre effet comme indiqué ci-après :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'adhésion (a) ou d'approbation (A)</i>
Papouasie-Nouvelle-Guinée (Avec effet au 12 février 1981.)	12 novembre 1980 <i>a</i>
Finlande (Avec effet au 21 février 1981.)	21 novembre 1980 <i>a</i>
Qatar (Avec effet au 22 mars 1981.)	22 décembre 1980 <i>a</i>
République de Corée (Avec effet au 31 mars 1981.)	31 décembre 1980
Maldives (Avec effet au 14 avril 1981.)	14 janvier 1981 <i>a</i>
Guinée (Avec effet au 19 avril 1981.)	19 janvier 1981 <i>a</i>
Indonésie (Avec effet au 17 mai 1981.)	17 février 1981 <i>A</i>
Singapour (Avec effet au 16 juin 1981.)	16 mars 1981 <i>a</i>

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 26 mai 1981.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3, et annexe A des volumes 1198 et 1208.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

No. 18961. 一九七四年国际海上人命安全公约
关于一九七四年国际海上人命安全
公约的一九七八年议定书

本议定书各缔约国，

作为一九七四年十一月一日在伦敦签订的一九七四年国际海上人命公约的缔约国，

认识到上述公约对促进海上船舶和财产以及船上人命安全所作作出的重大贡献，

也认识到有进一步增进船舶特别是油轮安全的必要，

考虑到达到这一目的的最好办法是缔结一项关于一九七四年国际海上人命安全公约的议定书，

特协议如下：

第一条 一般义务

各缔约国承担义务实施本议定书及其附列的各项规定，该附列均成本议定书的组成部分。凡引用本议定书时，同时也就是引用该附列。

第二条 适用范围

一、一九七四年国际海上人命安全公约（以下简称公约）第二条，第三条（第一款除外），第四条，第六条约第二、三、四款，第七条及第八条的规定，已纳入本议定书。但在这些条款中，凡提到公约及缔约国政府时，应分别认为是指的本议定书及本议定书缔约国。

二、凡适用本议定书的船舶，除本议定书中所列明的各项修正及补充外，应遵守公约的各项规定。

三、对于非公约及本议定书缔约国的船舶，本议定书缔约国应实施公约及本议定书的各项必要的规定，以保证不给予此类船舶以更为优惠的待遇。

第三条 资料的送交

本议定书各缔约国承担义务，向政府间海事协商组织（以下简称本组织）秘书长交存一份授权代表各该缔约国管理海上人命安全措施的按指定的验船师或被认可的组织名单，以便周知所有缔约国，使其官员了解。为此，主管机关并应将对被指定的验船师或被认可的组织所予这种授权的具体职责及条件通知本组织。

第四条 签字、批准、接受、核准和加入

一、本议定书自一九七八年六月一日起至一九七九年三月一日止在本组织总部开放供签字，此后继续开放供加入。除本条第三款规定外，各国可按下列方式参加本议定书。

（一）签字并对批准、接受或核准无保留；或

（二）签字而有待批准、接受或核准，随后再予批准、接受或核准；或

（三）加入。

二、批准、接受、核准或加入，应向本组织秘书长交存一份相应的文件。

三、只有已对公约签字而无保留、批准、接受、核准或加入的国家，才可对本议定书签字而无保留、批准、接受、核准或加入。

第五条 生效

一、本公约应在至少有十五个国家，其商船合计吨数不少于世界商船总吨数的百分之五十，按本议定书第四条规定参加本议定书之日后经过六个月生效，但本议定书不应在公约生效之前生效。

二、凡在本议定书生效之日以后交存的关于批准、接受、核准或加入的文件，应在交存文件之日后经过三个月生效。

三、凡在本议定书的修正案按公约第八条规定被认为接受之日以后交存的关于批准、接受、核准或加入的文件，应适用于经修正的议定书。

第六条 退出

一、任何缔约国，在本议定书对该国生效之日起满五年后，可随时退出本议定书。

二、退出本议定书，应向本组织秘书长交存一份退出文件。

三、退出本议定书，应在本组织秘书长收到退出文件一年后，或在该文件中所载较此为长的期限届满后生效。

四、一缔约国退出公约，即应被认为该国也退出本议定书。

第七条 保存

一、本议定书应由本组织秘书长保存（以下简称保存人）。

二、保存人应：

（一）将下列事项通知本议定书的所有签字国或加入国：

1. 每一新签字或新的批准、接受、核准或加入文件的交存及其日期；

2. 本议定书的生效日期；

3. 任何退出本议定书的文件的交存和其收到日期以及退出的生效日期。

（二）将核证无误的本议定书付本分送给本议定书的所有签字国或加入国。

三、本议定书一经生效后，保存人应即按照联合国宪章第一百零二条的规定，将核证无误的本议定书付本一份送联合国秘书处，登记并公布。

第八条 文 字

本议定书正本一份，用中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，每种文本具有同等效力。另应备有阿拉伯文、德文和意大利文的正式译本，并与签署的原本一起保存。

具名于下的经各自政府正式授权的代表特签署本议定书，以昭信守。

本议定书于一九七八年二月十七日订于伦敦。

附件

对一九七四年国际海上人命 安全公约的修订和补充

第一章 总 则

第一节 适用范围、定义等

第二条 定 义

现有条文增加一款如下：

十四、“船令”系指根据船舶登记证书内所列建造年份所决定的船令。

第二节 检验与证书

第六条 检查与检验

现有的第六条条文以下列代替：

一、为执行及为准予免除本规则的规定而对船舶进行的检查和检验，应由主管机关的官员执行，但主管机关可将这种检查和检验委托给由其指定的验船师或由其认可的组织办理。

二、主管机关应订出措施，在证书有效期内，对船舶进行不定期的检查。这种检查应保证船舶及其设备在各方面都适合该船预定的用途。这些检查可以由主管机关自己的检查机构，或由其指定的验船师，或由其认可的组织，或经其申请由其他缔约国政府来执行。如主管机关根据本章第八条及第十条的要求制定法定的年度检验时，则上述的不定期检查就不应作为强制性的规定。

三、主管机关如指定验船师或认可某一组织执行本条一款及二款所规定的检查和检验时，至少应就下列事项对所指定的验船师或认可的组织进行授权：

- (一) 对船舶提出修理要求；及
- (二) 在受到港口国适当的当局请求时，上船检查和检验。

主管机关应将有关授权给指定的验船师或认可的组织的明确的责任及条件，通知海协组织。

四、当指定的验船师或认可的组织确定该船或其设备的状况在实质上与证书所载情况不符，或该船或其设备的状况不符合出海时对船舶或船上人员都无危险的条件时，此项验船师或组织应立即要求该船采取纠正措施并及时通知主管机关。如该船未能采取此种纠正措施，则应将有关证书收回并立即通知主管机关；如此时该船是在另一缔约国的港口内，则尚应立即通知港口国适当的当局。当主管机关的官员，或指定的验船师，或认可的组织业已通知港口国适当的当局以后，有关的港口国政府应对此种官员、验船师或组织给以一切必要的协助，以帮助他们根据本条的规定执行其职责。必要时，有关的港口国政府应保证该船在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件前，不得开航出海或离港驶往适当的修理船厂。

五、无论采取何种方式办理，主管机关都应充分保证此项检查和检验的全面性和有效性，并应担保作出必要的安排，以完成此项义务。

第七条 客船的检验

现有条文的第二款（三）项以下列代替：

(三) 在因本章第十一条所述调查研究而产生的修理以后，或在进行任何重要的修理或换新时，都应根据情况需要，进行普遍的或局部的检验。此项检验应保证这些必要的修理或换新确已切实完成，其材料与工艺在任何方面均为合格，并应保证该船在各方面均符合公约、本议定书和现行国际海上避碰规则以及主管机关为此而颁布的法律、法令、命令和规则的规定。

第八条 货船救生设备和其他设备的检验

现有的第八条条文以下列代替：

一、除机动救生艇的无线电报设备或救生艇筏的手提式无线电设备外，公约第二章甲、第二章乙、第三章与第五章，以及本议定书所适用的货船救生设备、回声测深仪、电罗经、灭火设备和惰性气体系统，均应依照公约第一章第七条以及本议定书关于客船初次和后续检验的规定办理，唯该条一款（二）项所规定的十二个月应改为二十四个月。新船的防火控制图与新船和现有船舶所配备的引水员软梯、引水员机械升降器、号灯、号型以及发出音响信号的设备，亦应包括在检验范围之内，以保证它们完全符合公约和本议定书的要求，以及如适用时，也符合现行国际海上避碰规则的要求。

二、对船龄为十年及十年以上的油轮，在其货船设备安全证书每周年到期之日的前或后三个月内，应进行期间检验，以保证本条一款所述设备业已按照本章第十一条的规定进行了维持，并处于良好的工作状态。此项期间检验应在按公约第一章第十二条一款（三）项所签发的货船设备安全证书上作签证。

第十条 货船船体、机器和设备的检验

现有的第十条条文以下列代替：

一、货船的船体、机器及设备（货船设备安全证书、货船无线电报安全证书或货船无线电话安全证书所包括的项目除外），应在建造竣工时和嗣后按主管机关认为必要的方式进行检验，以保证它们在各方面都处于合格状况。此项检验的间隔期如下：

(一) 按主管机关规定的间隔期进行，但不得超过五年（定期检验）；

(二) 船令为十年及十年以上的油轮，除此项定期检验外，尚应在其货舱构造安全证书的有效期间内，至少进行一次期间检验。如果在某一证书有效期间只有一次期间检验，则此项期间检验应在证书有效期的中期之前或后六个月以内进行。

二、初次及定期检验应能保证船舶的布置、材料和结构用材尺寸、锅炉和其他受压容器及其附件、主辅机械包括舵机及与其配合的控制系统、电气设备以及其他设备等在各方面都适合该船预定的用途。如为油轮，则此项检验尚应包括船底外部、泵仓、货油及燃油管系、透气管系、呼吸阀及防火网。

三、船令为十年及十年以上油轮的期间检验，应包括检查舵机及与其配合的控制系统、泵仓、甲板上及泵仓内的货油及燃油管系、透气管系、呼吸阀及防火网、危险区域内的电气设备以及船底外部。对电气设备除进行目视检查外，尚应对危险区域内的电气设备测试绝缘电阻。在检查中，如对管系的状况发生任何怀疑，则应采取必要的措施，例如进行压力试验及测厚等。此项期间检验，应在根据公约第一章第十二条一款（二）项所签发的货舱结构安全证书上作签证。

四、在按本章第十一条的规定进行调查研究以后认为需要时，或在进行任何重要的修理或换新时，都应按照情况进行普遍的或者是局部的检验，此项检验应保证这些必要的修理或换新确已切实完成且其材料与工艺在各方面均为合格，并保证该船适合于出海航行而不致对船舶及船上人员产生危险。

第十一条 检验后状况的维持

现有的第十一条条文以下列代替：

一、船舶及其设备的状况应加以维持，使能符合公约及本议定书的各项规定，从而保证该船在各方面保持适合于出海航行而不致对船舶及船上人员产生危险。

二、根据公约第一章第六、七、八、九或十条以及本议定书的规

定对船舶所进行的任何检验，于完成以后，凡是经过检验的结构布置、机器、设备及其他项目，非经主管机关许可，概不得变动。

三、当船舶发生事故或发现缺陷且在任一情况下都将影响该船的安全或影响该船救生设备或其他设备的有效性或完整性时，该船的船长或船东应尽快向负责发给有关证书的主管机关、指定的验船师或认可的组织报告。主管机关、指定的验船师或认可的组织在收到报告以后，应即进行调查研究，以确定是否有必要进行公约第一章第六、七、八、九或十条以及本议定书所要求的检验。如该船系在另一缔约国的港口内，船长或船东亦应立即向港口国适当的当局报告，而指定的验船师或认可的组织则应弄清楚此项报告是否业已递交。

第十四条 证书有效期限

现有的第十四条条文以下列代替：

一、除货船构造安全证书、货船设备安全证书以及任何免除证书外，各种证书的有效期限不得超过十二个月。货船构造安全证书的有效期限不得超过五年。货船设备安全证书的有效期限不得超过二十四个月。免除证书的有效期限不得超过与该证书相关的证书的有效期限。

二、不允许对货船构造安全证书的五年有效期进行展期。

三、对三百总吨和三百总吨以上但小于五百总吨的货船所发的无线电报安全证书或无线电话安全证书，如在原发证书有效期届满前两个月内进行检验，可将此项证书收回，并签发新证书，该新证书在原发证书有效期届满后的十二个月内有效。

四、除本条二款所述证书外，如某一证书期满时该船不在登记国或予定检验国的港口，则主管机关可将证书展期，但此项展期仅以能使该船完成其驶抵登记国或予定检验国的航次为限，而且仅在正当和合理的情况下才能如此办理。

五、根据本条四款对证书进行展期时，其期限不得超过五个月。经过这样展期的船舶，在抵达登记国或予定检验的港口之后，不得因获得上述展期而在未领到新证书之前驶离该港或该国。

六、除本条二款所述证书外，凡未经根据本条前述各款加以展期的证书，主管机关可自该证书所载到期之日起，给予为期至多一个月的宽限期。

七、在下列情况下证书失效：

(一) 在公约及本议定书第一章第七条一款、第八条、第九条及第十条一款所规定的期限内，或在根据本条四、五或六款业已展期的期限内，未进行检查和检验者，或

(二) 船舶变更船旗国时。

祇有当换发新证书的国家政府确认该船业已满足本章第十一条一款及二款的要求时，才换发新证书。如果变更船旗系在两个缔约国之间进行，则在变更船旗后的三个月内，前一个船旗国政府如接到申请，应尽快将变更船旗前该船所携证书的副本以及有关的检验报告（如备有时），送交该船的新主管机关。

第十九条 监 督

现有的第十九条条文以下列代替：

一、每艘船舶当其在另一缔约国的港口时，应受该国政府正式授权的官员监督。这种监督的目的，仅在于查明该船根据公约第一章第十二及十三条所签发的各种证书是否有效。

二、除有明显的理由使人相信该船或其设备的情况实质上与任一证书所载情况不符，或该船及其设备不符合本章第十一条一款及二款的规定外，此项证书，如属有效，即应被承认。

三、在本条二款所述情况下或当证书过期或失效时，执行监督的官员应采取措施以保证该船在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件下，不得开航出海或离港驶往适当的修理船厂。

四、如因这种监督而引起任何干涉，执行监督的官员应将认为必须进行干涉的一切情况，立即以书面通知船旗国的领事，或当领事不在时，则通知其最近的外交代表。此外，还应通知负责发证的指定的验船师或认可的组织。有关干涉的事实应向海协组织报告。

五、如未能按本条三款及四款的规定采取措施，或如已允许该船驶往下一停靠港时，港口国的有关当局应将所有有关该船的情况，除通知本条四款所述有关方面外，还要通知下一停靠港当局。

六、根据本条规定执行监督时，应尽一切努力避免对船舶作不适当的扣留或延误。如船舶被不适当地扣留或延误，应有权对所受的任何损失或损害要求赔偿。

第二章甲 构造（分仓与稳性、机电设备）

第一节 通 则

第一条 适用范围

在现有条文第二款内增加下列各项：

（三）虽在本条本款（二）项及本条一款（三）项内已有所规定，但为了明确本章第二十九条四款的内容，“新油轮”系指：

1. 该油轮的建造合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或
2. 在缺少建造合同时，则该油轮系在一九八〇年一月一日以后安放龙骨或处于相应建造阶段者；或
3. 该油轮系在一九八二年六月一日以后交船者；或
4. 该油轮进行了重大的改装或改建，且：

（1）这些改装或改建的合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或

（2）在缺少合同时，则这些改装或改建工作系在一九八〇年一月一日以后开工者；或

（3）这些改装或改建工作系在一九八二年六月一日以后完成者。

（四）为了明确本章第二十九条四款的内容，“现有油轮”系指不属本款（三）项所述新油轮范围的油轮。

（五）为了明确本款（三）项的内容，对载重量为二万公吨及二万公吨以上的现有油轮进行改装以求符合本议定书或符合关于一九七

三年国际防止船舶造成污染公约的一九七八年议定书的要求，不应认作是构成了重大的改装或改建。

第二条 定 义

在现有条文之末增加下列各款：

十一、“舵机遥控系统”系指将所需的舵的动作自驾驶台传达至舵机动力装置控制器的装置。

十二、“主操舵装置”系指在正常作业情况下，为驾驶船舶而使舵产生动作所必需的机器、舵机动力装置（如设有时）及其附属设备，以及向舵杆施加转矩的装置（例如舵柄或舵扇）。

十三、“舵机动力装置”：

（一）如为电动舵机，系指电动机及其配合的电气设备；

（二）如为电动液压舵机，系指电动机及其配合的电气设备，以及与舵机相连接的泵；

（三）如为其他液压舵机，系指驱动器及与舵机相连接的泵。

十四、“辅助操舵装置”系指如主操舵装置失效时，为驾驶船舶所装设的并用以使舵发生动作的设备。

第三节 机电设备

第二十九条 操舵装置

现有条文之末增加下列一款：

四、仅适用于油轮

（一）下列规定适用于每艘一万总吨及一万总吨以上的新油轮，并在本议定书生效之日以后不迟于二年内，也适用于每艘一万总吨及一万总吨以上的现有油轮：

1. 应设有两套舵机遥控系统，其中每一套均应能从驾驶台单独操作。这一规定并不要求设置双套操舵盘或操舵柄。当正在工作中的一套舵机遥控系统失效时，应能在驾驶台上某一位置立即将另一套系统投入工作。每一舵机遥控系统，如果是电动的，应有其独立的供电线路；此项线路应由处于舵机室范围内的操舵装置电源线路接出。当舵机遥控系统的电源供应失效时，应在驾驶台上发出警报。本项内

所要求的报警器应具有声、光两种信号，并应装在驾驶台上易于观察到的位置。

2. 在舵机室内也应设有主操舵装置的控制装置。
3. 在舵机室内应设有将舵机遥控系统从电源线路上切断的装置。
4. 在驾驶台与舵机室之间应设有通信设备。
5. 应能在驾驶台上指出正确的舵角位置，舵角指示装置与舵机遥控系统应相互独立。
6. 应能在舵机室内辨认出舵角位置。

(二) 每艘一万总吨及一万总吨以上的新油轮，除本条一款及四款(一)项的要求外，尚应符合下列规定：

1. 主操舵装置应包括两个或两个以上相同的动力装置，并应在运用一个或一个以上的动力装置时，能按本条四款(二)项2目的要求进行操舵。

主操舵装置应尽其合理与可行，布置成使其在管系中或在其动力装置之一中发生的个别故障，不致损害操舵装置其余部分的完整性。作为操舵装置一个组成部分的机械联轴节，以及与任何舵机遥控系统(如设有时)相连接的机械联轴节，应具有经主管机关认为满意的坚固而可靠的结构。

2. 当船舶处于最深航海吃水并以最大营运航速前进时，主操舵装置应能将舵自一舷的 35° 转至另一舷的 35° 。在同样条件下，还应能在不超过二十八秒的时间内，将舵自任一舷的 35° 转至另一舷的 30° 。

3. 必要时主操舵装置应以动力操作，以满足本条四款(二)项2目的要求。

4. 主舵机动力装置的布置，应使其在动力失效后又重新恢复时，能自动启动。

5. 当任一舵机动力装置失效时，应能在驾驶台上发出警报。不论是通过自动或手动，应能在驾驶台上的某一位置，将每套舵机动力装置投入工作。

6. 应设有能在四十五秒钟的时间内自动提供作替代的动力沅。这种动力沅，不论是来自应急电沅或来自位于舵机室内的另一独立动力沅，应至少足够向一个舵机动力装置提供动力，使其按如下所述的要求进行转舵；此外，还应向与该舵机动力装置配合使用的舵机遥控系统与舵角指示器提供足够的动力。此项独立的动力沅只准用于上述目的，且其能量应足供连续工作半小时之用。当舵机动力装置系由作替代的动力沅提供动力而船舶又处于最深航海吃水并以最大营运航速的一半或七节（视何者为大而定）前进时，应能在不超过六十秒的时间内，至少将舵自一舷的 15° 转至另一舷的 15° 。

第二章乙 构造（防火、探火和灭火）

第一节 通 则

第一条 适用范围

在现有条文的第一款之末增加下列各项：

（四）虽在本款（二）项及（三）项内已有所规定，但为了明确本章第五十五条及第六十条的内容，“新油轮”系指：

1. 该油轮的建造合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或
2. 在缺少建造合同时，则该油轮系在一九八〇年一月一日以后安放龙骨或处于相应的建造阶段者；或
3. 该油轮系在一九八二年六月一日以后交船者；或
4. 该油轮进行了重大的改装或改建，且：

（1）这些改装或改建的合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或

（2）在缺少合同时，则这些改装或改建工作系在一九八〇年一月一日以后开工者；或

（3）这些改装或改建工作，系在一九八二年六月一日以后完成者。

（五）为了明确本章第五十五条一款（二）项及第六十条的内容，“现有油轮”系指不属本款（四）项所述新油轮范围的油轮。

(六) 为了明确本款(四)项的内容,对载重量为二万公吨及二万公吨以上的现有油轮进行改装以求符合本议定书或关于一九七三年国际防止船舶造成污染公约的一九七八年议定书的要求,不应认作是构成了重大的改装或改建。

第三条 定义

现有条文第二十二款以下列代替:

二十二、“空船排水量”系指船上没有货物、燃油、润滑油、压载水、水柜内的淡水和锅炉给水、易耗物料,以及旅客、船员及其个人用物等时的排水量,以公吨计。

现有条文之末增加一款如下:

二十四、“原油”系指任何自然存在于地层中的油类,不论是否已经过处理以适合运输。“原油”包括:

- (一) 可能业已去除某些馏分的原油;及
- (二) 可能业已添加某些馏分的原油。

第五节 油轮的消防措施

第五十五条 适用范围

本条现有条文以下列代替:

一、除另有规定外:

(一) 本节适用于载运经认可的闪点仪测定(闭杯试验),闪点不超过60°C(140°F)且雷特蒸汽压低于大气压的原油和石油产品,以及载运具有同样类火危险的液体产品的所有新油轮。

(二) 此外,本节所包括的所有船舶应符合公约第二章乙第五十二、五十三及五十四条的要求,但其中要求装货处所装设固定气体灭火系统的规定不应运用于新油轮和符合本章第六十条的现有油轮。

对于不要求符合第六十条规定的现有油轮,主管机关在运用第五十二条六款的要求时,可以同意其采用能在内部及外部向油舱喷射泡沫的泡沫系统。此种装置的细节应取得主管机关的同意。

二、如须装载本条一款(一)项所述以外的货物,应采取经主管机关同意的额外安全措施。

三、除非所有货舱已经排空无油且已排除了油气，或除非在每次装货时主管机关对所采取的安排已认为满意，否则，油类/散装两用船不得装载固体货物。

第六十条 货油仓的保护

本条现有条文以下列代替：

一、对于载重量为二万公吨及二万公吨以上的新油轮，其货油仓甲板区域和货油仓的保护应由按公约第二章乙第六十一条和六十二条的要求所装设的固定式甲板泡沫系统和固定式惰性气体系统来获得。主管机关亦可根据公约第一章第五条经考虑该船的设计和布置后，同意其采用其他固定式联合装置来代替，但此项联合装置所能提供的保护应等效于上述两个系统。

二、凡认为等效而建议用来代替甲板泡沫系统的系统，应为：

(一) 能够熄灭喷出的油火，并能阻止尚未燃烧的溢油着火；

(二) 能够在破裂的货油仓内扑灭火焰。

三、凡认为等效而建议用来代替固定式惰性气体系统的系统，应为：

(一) 在空载正常作业的全航程中以及在必要的仓内作业中，能防止爆炸混合物在完整的货油仓内作危险的积聚。

(二) 设计成使该系统本身产生静电而着火的危险减至最小程度。

四、任何载重量为二万公吨及二万公吨以上并从事于载运原油的现有油轮，应在不迟于下述日期内，设置符合本条一款要求的惰性气体系统：

(一) 对于载重量为七万公吨及七万公吨以上的油轮，于本议定书生效之日以后的二年内；

(二) 对于载重量小于七万公吨的油轮，于本议定书生效之日以后的四年内。

但对载重量小于四万公吨且未装设单机排量大于60立方米/小时的洗仓机的油轮，主管机关经考虑到该船设计的特点，如认为运用这

些要求为不合理和不可行时，可以免除其遵守本款的要求。

五、任何载重量为四万公吨及四万公吨以上并从事于载运除原油以外油类的现有油轮，以及任何载重量为二万公吨及二万公吨以上并从事于载运除原油以外油类且设有单机排量大于60立方米/小时的洗仓机的现有油轮，均应不迟于下述日期内，设置符合本条一款要求的情性气体系统：

(一) 对于载重量为七万公吨及七万公吨以上的油轮，于本议定书生效之日以后的二年内；

(二) 对于载重量小于七万公吨的油轮，于本议定书生效之日以后的四年内。

六、任何在货油仓清洗程序中利用原油洗仓的油轮，应装设符合公约第二章乙第六十二条要求的情性气体系统，并应装设固定式洗仓机。

七、凡装设固定式情性气体系统的所有油轮，均应设有闭式液位测量系统。

八、凡未包括在本条一款范围以内的任何二万总吨及二万总吨以上的新油轮，均应装设能在内部或外部向货油仓喷射泡沫的泡沫系统。此种装置的细节应取得主管机关的同意。

第五章 航行安全

第十二条 船上航行设备

现有条文的第一款以下列代替：

所有一千六百总吨和一千六百总吨以上但小于一万总吨的船舶，应至少装设一台雷达。所有一万总吨和一万总吨以上的船舶，应至少装设两台雷达，每台均应能各自独立工作。根据本条所装设的所有雷达均应为主管机关认可的型式，并应符合不低于海协组织所采用的工作性能标准。这些船舶的驾驶台上应设有描绘雷达读数的设备。

第十九条 自动操舵仪的使用

现有条文之末增加下列一款：

四、在长期使用自动操舵仪以后以及在进入需要特别谨慎驾驶的区域以前，均应试验人工操舵。

本章增加下列新条文：

第十九条（一） 操舵装置的工作方式

如舵机动力装置是能同时工作的，则当船舶在需要特别谨慎驾驶的区域航行时，应将一个以上的舵机动力装置投入工作。

第十九条（二） 操舵装置——试验和演习

一、在开航前十二小时内，船员应检查和试验船舶操舵装置。如适用时，试验程序应包括下列各项的操作：

- （一）主操舵装置；
- （二）辅助操舵装置；
- （三）舵机遥控系统；
- （四）设于驾驶台上的各操舵位置；
- （五）应急动力源；
- （六）舵角指示器与实际舵位的比较；
- （七）舵机遥控系统动力故障报警；
- （八）舵机动力装置故障报警。

二、检查与试验应包括下列各项：

- （一）根据操舵装置所要求的性能，检查和试验舵的完整运动；
- （二）对操舵装置及其联动机构进行目视检查；
- （三）驾驶台与舵机室通信设备的工作情况。

三、（一）应将简单的操作须知连同显示舵机遥控系统及舵机动力装置转换程序的方块图，永久性地张贴在驾驶台上及舵机室内。

（二）对操舵装置进行操作及 / 或保养的所有有关船员，均应熟悉设在船上的操舵系统的操作方法以及从一个系统转换到另一系统的程序。

四、除本条一款及二款所述常规检查与试验以外，为了熟练应急

操舵的程序，每三个月应至少进行一次应急操舵的演习。此项演习应包括舵机室内的直接控制、与驾驶台的通信程序，以及如适用时，也包括供替代的动力舵的操作。

五、主管机关对经常作短时间航行的船舶，可核准其免于遵守本条一款及二款内所述检查和试验的要求。但此种船舶应至少每星期进行一次这种检查和试验。

六、本条一款及二款内规定的检查和试验所进行的日期，以及本条四款要求的应急操舵演习所进行的日期及其详细情况，均应按主管机关所作规定，记载入航行日志。

附 录

货船构造安全证书格式

下列补充格式应附于现有格式之后：

货船构造安全证书的补充

(公章)

(国家)

根据关于一九七四年国际海上人命安全
公约的一九七八年议定书的规定发给

船 名	船舶编号 或呼号	船 旗 港	船舶载重量 (公吨)	建造年份

船舶种类：

- 载运原油的油轮。
- 载运除原油以外油类的油轮。
- 载运原油/其他油类的油轮。
- 除油轮外，载运油类的货船。

建造合同签订日期，或重大改装或改建合同签订日期.....

安放龙骨或处于相应建造阶段的日期，或重大改装或改建的开始日期

.....

重大改装或改建的验收或完工日期.....

• 必要时划去。

本补充证书应永久性地附于货船构造安全证书之后。

兹证明：

此船业已根据关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第十条进行了检验；

检验查明上述条文内所指的船体、机器及设备在各方面均为合格，且该船符合该议定书的要求。

本证书有效至.....为止，但尚应按.....
.....的间隔期进行期间检验。

发证地点..... 日期.....

.....

(经正式授权核发证书的官员签字)

(发证单位盖章或硬印)

期 间 检 验

兹证明业已对此船进行了关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第一条所要求的期间检验，查明此船符合该议定书的有关规定。

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

(单位盖章或硬印)

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

(单位盖章或硬印)

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

(单位盖章或硬印)

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

(单位盖章或硬印)

货船设备安全证书格式

下列补充格式应附于现有证书之后:

货船设备安全证书的补充

(公章)

(国家)

根据关于一九七四年国际海上人命安全

公约的一九七八年议定书的规定发给

船名	船舶编号 或呼号	船旗港	船舶载重量 (公吨)	建造年份

船舶种类:

- 载运原油的油轮 •
- 载运除原油以外油类的油轮 •
- 载运原油/其他油类的油轮 •
- 除油轮外, 载运油类的货船 •

建造合同签订日期, 或重大改装或改建合同签订日期.....

 安放龙骨或处于相应建造阶段的日期, 或重大改装或改建的开始日期

 重大改装或改建的验收或完工日期.....

• 必要时划去。

本补充证书应永久性地附于货船设备安全证书之后。

兹证明:

此船业已根据关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第八条进行了检验;

检验查明上述条文内所指安全设备的状况在各方面均为合格, 且该船符合该议定书的要求。

本证书有效至.....为止, 但尚应按.....
的间隔期进行期间检验。

发证地点..... 日期.....

(经正式授权核发证书的官员签字)

(发证单位盖章或硬印)

期 间 检 验

兹证明业已对此船进行了关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第八条所要求的期间检验，查明此船符合该议定书的有关规定。

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

(单位盖章或硬印)

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

(单位盖章或硬印)

根据公约第十四条的规定，本证书的有效期限至.....

签字.....

(经正式授权的官员签字)

地点.....

日期.....

(单位盖章或硬印)

PROTOCOL¹ RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION OF 1 NOVEMBER 1974 FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA² (WITH ANNEX, APPENDIX AND FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON TANKER SAFETY AND POLLUTION PREVENTION, 1978). CONCLUDED AT LONDON ON 17 FEBRUARY 1978

Authentic texts of the Protocol, annex and appendix: Chinese, English, French, Russian and Spanish.

Authentic texts of the Final Act: English, French, Russian and Spanish.

Registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 26 May 1981.

The Parties to the present Protocol,

Being Parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on 1 November 1974,²

Recognizing the significant contribution which can be made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

Recognizing also the need to improve further the safety of ships, particularly tankers,

Considering that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

Have agreed as follows:

Article I. GENERAL OBLIGATIONS

The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the annex hereto which shall constitute an integral part of the present

¹ Came into force on 1 May 1981, i.e., six months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constituted not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping had become Parties to the Protocol by definitive signature, or by deposit with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, in accordance with article V (1). Instruments of ratification, acceptance, approval or accession were deposited as follows:

<i>State</i>	<i>Date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA), or accession (a)</i>
Bahamas	16 February 1979 a
Belgium	24 September 1979
Colombia	31 October 1980 a
Denmark	27 November 1980 a
Finland	30 April 1981 a
France	21 December 1979 AA
Germany, Federal Republic of*	6 June 1980
(With a declaration of application to Berlin (West))	
Japan	15 May 1980 a
Kuwait*	29 June 1979 a
Liberia	28 October 1980
Netherlands	8 July 1980 AA
(In respect of the Kingdom of Europe and the Netherlands Antilles.)	
Norway	25 March 1981 a
Spain	30 April 1980 a
Sweden	21 December 1979
Tunisia	6 August 1980 a
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	5 November 1979
United States of America	12 August 1980
Uruguay	30 April 1979 a
Yugoslavia	31 October 1980

* See p. 334 of this volume for the texts of the reservation and understanding made upon ratification and accession.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 2.

Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the annex hereto.

Article II. APPLICATION

1. The provisions of articles II, III (other than paragraph (a)), IV, VI(b), (c) and (d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") are incorporated in the present Protocol, provided that references in those articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

2. Any ship to which the present Protocol applies shall comply with the provisions of the Convention, subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3. With respect to the ships of non-Parties to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article III. COMMUNICATION OF INFORMATION

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations.

Article IV. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 1 March 1979 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3 of this article, States may become Parties to the present Protocol by:

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

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3. The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to the Convention.

Article V. ENTRY INTO FORCE

1. The present Protocol shall enter into force six months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article IV of the present Protocol, provided however

that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under article VIII of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI. DENUNCIATION

1. The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

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

4. A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party.

Article VII. DEPOSITARY

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) Inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

- (i) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
- (ii) The date of entry into force of the present Protocol;
- (iii) The deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) Transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article VIII. LANGUAGES

The present Protocol is established in a single original in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian 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 Protocol.

DONE at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX. MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

PART A. APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

Regulation 2. DEFINITIONS

The following paragraph is added to the existing text:

(n) "Age of a ship" means the elapsed period of time determined from the year of build as indicated on the ship's registry papers.

PART B. SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 6. INSPECTION AND SURVEY

The existing text of regulation 6 is replaced by the following:

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of regulations 8 and 10 of this chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) of this regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) Require repairs to a ship; and
- (ii) Carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regula-

tion. When applicable, the Government of the Port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Regulation 7. SURVEYS OF PASSENGER SHIPS

The existing text of paragraph (b) (iii) is replaced by the following:

(iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the Convention and the present Protocol and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea¹ in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

Regulation 8. SURVEYS OF LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT OF CARGO SHIPS

The existing text of regulation 8 is replaced by the following:

(a) The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which chapters II-1, II-2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in regulation 7 of chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution of 24 months for 12 months in sub-paragraph (a)(ii) of that regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

(b) Intermediate surveys shall be made for tankers of ten years of age and over, within three months before or after the anniversary date of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to ensure that equipment specified in paragraph (a) of this regulation has been maintained in accordance with regulation 11 of this chapter and that it is in good working condition. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Equipment Certificate issued in accordance with regulation 12(a)(iii) of chapter I of the Convention.

Regulation 10. SURVEYS OF HULL, MACHINERY AND EQUIPMENT OF CARGO SHIPS

The existing text of regulation 10 is replaced by the following:

(a) The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Radiotelephony Certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such a manner as the Administration

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1050, p. 16.

may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory and at the following intervals:

- (i) At intervals specified by the Administration but not exceeding five years (periodical surveys);
- (ii) In addition to such periodical surveys a tanker of ten years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its Cargo Ship Safety Construction Certificate; in cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

(b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

(c) The intermediate survey of tankers of ten years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Construction Certificate issued in accordance with regulation 12(a)(ii) of chapter I of the Convention.

(d) A survey, either general or partial according to the circumstances, shall be made when required after an investigation prescribed in regulation 11 of this chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

Regulation 11. MAINTENANCE OF CONDITIONS AFTER SURVEY

The existing text of regulation 11 is replaced by the following:

(a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the Convention and the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

(b) After any survey of the ship under regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of chapter 1 of the Convention and the present Protocol has been completed, no change shall be made in the structural arrangement, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, either of which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investiga-

tions to be initiated to determine whether a survey, as required by regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of chapter 1 of the Convention and the present Protocol, is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

Regulation 14. DURATION AND VALIDITY OF CERTIFICATES

The existing text of regulation 14 is replaced by the following:

(a) Certificates other than the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate and any Exemption Certificate shall be issued for a period not exceeding 12 months. The Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued for a period not exceeding five years. The Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued for a period not exceeding 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) No extension of the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be permitted.

(c) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(d) If the ship at the time when a certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this regulation, expires is not in a port of the country in which it is registered or is to be surveyed, the Administration may extend the certificate, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(e) No certificate shall be extended under the provisions of paragraph (d) of this regulation for a longer period than five months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

(f) A certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this regulation, which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation, may be extended by the Administration for a period of grace up to one month from the date of expiry stated on it.

(g) A certificate shall cease to be valid:

- (i) If the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulations 7(a), 8, 9 and 10(a) of chapter I of the Convention and the present Protocol or as they may have been extended in accordance with paragraphs (d), (e) or (f) of this regulation; or
- (ii) Upon transfer of the ship to the flag of another Government; a new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 11(a) and (b) of this chapter; in the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 19. CONTROL

The existing text of regulation 19 is replaced by the following:

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 of chapter I of the Convention are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11(a) and (b) of this chapter.

(c) In the circumstances given in paragraph (b) of this regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.

(d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(e) The Port State authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d) of this regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) of this regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

(f) When exercising control under this regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

CHAPTER II-1. CONSTRUCTION—SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A. GENERAL

Regulation 1. APPLICATION

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (b):

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (ii) of this paragraph and sub-paragraph (a)(iii) of this regulation, for the purposes of paragraph (d) of regulation 29 of this chapter, a new tanker means a tanker:

- (1) For which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (2) In the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (3) The delivery of which is after 1 June 1982; or
- (4) Which has undergone an alteration or modification of a major character:
 - (a) For which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (b) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(c) Which is completed after 1 June 1982.

(iv) For the purposes of paragraph (d) of regulation 29 of this chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iii) of this paragraph.

(v) For the purposes of sub-paragraph (iii) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,¹ shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 2. DEFINITIONS

The following paragraphs are added to the existing text:

(k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.

(l) The main steering gear is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e.g., tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.

(m) The steering gear power unit is:

- (i) In the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;
- (ii) In the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;
- (iii) In the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

(n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

PART C. MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 29. STEERING GEAR

The following paragraph is added to the existing text:

(d) *Tankers only*

(i) The following shall apply to every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards and, not later than two years from the date of entry into force of the present Protocol, to every existing tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards:

- (1) Two remote steering gear control systems shall be provided, each of which shall be operable separately from the navigating bridge; this does not require duplication of the steering wheel or steering lever; in the event of failure of the remote steering gear control system in operation, the other system shall be capable of being brought into immediate operation from a position on the navigating bridge; each remote steering gear control system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit from a point within the steering gear compartment; in the event of failure of electrical power supply to a remote steering gear control system an alarm shall be given on the navigating

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1342, No. I-22484.

bridge; the alarms required in this sub-paragraph shall be both audible and visual and situated in a position on the navigating bridge where they can be readily observed;

- (2) Control of the main steering gear shall also be provided in the steering gear compartment;
- (3) Means shall be provided in the steering gear compartment to disconnect the remote steering gear control system from the power circuit;
- (4) A means of communication shall be provided between the navigating bridge and the steering gear compartment;
- (5) The exact angular position of the rudder shall be indicated on the navigating bridge; the rudder angle indication shall be independent of the remote steering gear control system; and
- (6) The angular position of the rudder shall be recognizable in the steering gear compartment.

(ii) In every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards, in addition to the requirements of paragraph (a) and sub-paragraph (d)(i) of this regulation, the following shall apply:

- (1) The main steering gear shall comprise two or more identical power units and it shall be capable of operating the rudder as required by sub-paragraph (d)(ii)(2) of this regulation while operating with one or more power units; as far as reasonable and practicable, the main steering gear shall be so arranged that a single failure in its piping or in one of the power units will not impair the integrity of the remaining part of the steering gear; all mechanical couplings which are part of the steering gear and the mechanical connexion with any remote steering gear control system, if any, shall be of sound and reliable construction to the satisfaction of the Administration;
- (2) The main steering gear shall, with the ship at its deepest sea-going draught, be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed; the rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in not more than 28 seconds, under the same conditions;
- (3) The main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of sub-paragraph (d)(ii)(2) of this regulation;
- (4) The main steering gear power units shall be arranged to start automatically when power is restored after a power failure;
- (5) In the event of failure of any of the steering gear power units an alarm shall be given on the navigating bridge; every steering gear power unit shall be capable of being brought into operation either automatically or manually from a position on the navigating bridge; and
- (6) An alternative power supply, at least sufficient to supply a steering gear power unit so as to enable it to move the rudder as specified below, and also to supply its associated remote steering gear control system and the rudder angle indicator, shall be provided, automatically, within 45 seconds, either from the emergency source of electrical power, or from another independent source of power located in the steering gear compartment; this independent source of power shall be used only for this purpose and shall have a capacity sufficient for half an hour of continuous operation; the steering gear power unit, when being supplied by the alternative power supply, shall at least be capable of putting the rudder over from 15 degrees on one side to 15 degrees on the other side in not more than 60 seconds with the ship at its deepest sea-going draught while running at one half of its maximum service speed ahead or 7 knots, whichever is the greater.

CHAPTER II-2. CONSTRUCTION—FIRE PROTECTION, FIRE
DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A. GENERAL

Regulation 1. APPLICATION

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (a):

(iv) Notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (ii) and (iii) of this paragraph, for the purposes of paragraph (a)(ii) of regulation 55 and of regulation 60 of this chapter, a new tanker means a tanker:

- (1) For which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (2) In the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (3) The delivery of which is after 1 June 1982; or
- (4) Which has undergone an alteration or modification of a major character:
 - (a) For which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (b) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (c) Which is completed after 1 June 1982.

(v) For the purposes of paragraph (a)(ii) of regulation 55 and of regulation 60 of this chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iv) of this paragraph.

(vi) For the purposes of sub-paragraph (iv) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 3. DEFINITIONS

The existing text of paragraph (v) is replaced by the following:

(v) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

The following paragraph is added to the existing text:

(x) "Crude oil" means any oil occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (i) Crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (ii) Crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

PART E. FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS

Regulation 55. APPLICATION

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) Unless expressly provided otherwise:

- (i) This part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flashpoint not exceeding 60°C (140°F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and a Reid vapour pressure which is below atmospheric pressure and other liquid products having a similar fire hazard; and

- (ii) In addition, all ships covered by this part shall comply with the requirements of regulations 52, 53 and 54 of chapter 11-2 of the Convention except that fixed gas fire-extinguishing systems for cargo spaces shall not be used for new tankers and for those existing tankers complying with regulation 60 of this chapter; for existing tankers not required to comply with regulation 60, the Administration, in applying the requirements of paragraph (f) of regulation 52, may accept a froth system capable of discharging froth internally or externally to the tanks; the details of the installation shall be to the satisfaction of the Administration.
- (b) Where cargoes other than those referred to in sub-paragraph (a)(i) of this regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.
- (c) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 60. CARGO TANK PROTECTION

The existing text of this regulation is replaced by the following:

- (a) For new tankers of 20,000 metric tons deadweight and upwards, the protection of the cargo tanks' deck area and cargo tanks shall be achieved by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with the requirements of regulations 61 and 62 of chapter II-2 of the Convention except that in lieu of the above installations the Administration, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with regulation 5 of chapter I of the Convention.
- (b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:
- (i) Be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and
 - (ii) Be capable of combating fires in ruptured tanks.
- (c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:
- (i) Be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in-tank operations; and
 - (ii) Be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.
- (d) Any existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying crude oil shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this regulation, not later than a date:
- (i) For a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
 - (ii) For a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol, except that for tankers less than 40,000 tons deadweight not fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour, the Administration may exempt existing tankers from the requirements of this paragraph, if it would be unreasonable and impracticable to apply these requirements, taking into account the ship's design characteristics.

(e) Any existing tanker of 40,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil and any such tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this regulation, not later than a date:

- (i) For a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- (ii) For a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol.

(f) Any tanker operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the requirements of regulation 62 of chapter II-2 of the Convention and with fixed tank washing machines.

(g) All tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system.

(h) Any new tanker of 2,000 tons gross tonnage and upwards not covered by paragraph (a) of this regulation shall be provided with a froth system, capable of discharging froth internally or externally, to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

CHAPTER V. SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 12. SHIPBORNE NAVIGATIONAL EQUIPMENT

The existing text of paragraph (a) is replaced by the following:

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with at least one radar. All ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with at least two radars, each capable of operating independently of the other. All radars fitted in compliance with this regulation shall be of a type approved by the Administration and shall conform to operational standards not inferior to those adopted by the Organization. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.

Regulation 19. USE OF THE AUTOMATIC PILOT

The following paragraph is added to the existing text:

(d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot, and before entering areas where navigation demands special caution.

The following new regulations are added to this chapter:

Regulation 19-1. OPERATION OF STEERING GEAR

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 19-2. STEERING GEAR—TESTING AND DRILLS

(a) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- (i) The main steering gear;
- (ii) The auxiliary steering gear;
- (iii) The remote steering gear control systems;

- (iv) The steering positions located on the navigating bridge;
 - (v) The emergency power supply;
 - (vi) The rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
 - (vii) The remote steering gear control system power failure alarms; and
 - (viii) The steering gear power unit failure alarms.
- (b) The checks and tests shall include:
- (i) The full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
 - (ii) A visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and
 - (iii) The operation of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.
- (c) (i) Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment.
- (ii) All officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.
- (d) In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this regulation, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.
- (e) The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this regulation for ships which regularly ply on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.
- (f) The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this regulation are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph (d) of this regulation, shall be recorded in the log book as may be prescribed by the Administration.

APPENDIX

FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

The following form of Supplement is added to the existing form:

*SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP
SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE*

(OFFICIAL SEAL)

(COUNTRY)

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

<i>Name of ship</i>	<i>Distinctive number or letters</i>	<i>Port of registry</i>	<i>Deadweight of ship (metric tons)</i>	<i>Year of build</i>

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a major character

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character

* Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Construction Certificate.

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of chapter I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

That the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment as defined in the above regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of certificate)

..... 19 ..
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by regulation 10 of chapter I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

FORM OF SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

The following form of Supplement is added to the existing form:

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(OFFICIAL SEAL)

(COUNTRY)

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

<i>Name of ship</i>	<i>Distinctive number or letters</i>	<i>Port of registry</i>	<i>Deadweight of ship (metric tons)</i>	<i>Year of build</i>
---------------------	--------------------------------------	-------------------------	---	----------------------

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a major character

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character

* Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate.

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 of chapter I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

That the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at (Place of issue of certificate)

..... 19.. (Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by regulation 8 of chapter I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of regulation 14 of chapter I of the Protocol the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PROTOCOLE¹ RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 1^{ER} NOVEMBRE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER² (AVEC ANNEXE, APPENDICE ET ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1978 SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION). CONCLU À LONDRES LE 17 FÉVRIER 1978

Textes authentiques du Protocole, de l'annexe et de l'appendice : chinois, anglais, français, russe et espagnol.

Textes authentiques de l'Acte final : anglais, français, russe et espagnol.

Enregistré par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 26 mai 1981.

Les Parties au présent Protocole,

Etant parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974²,

Reconnaissant que ladite Convention peut contribuer de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires,

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer davantage encore la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

Estimant que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Sont convenues de ce qui suit :

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mai 1981, soit six mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentaient au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce étaient devenus Parties à ce Protocole par signature définitive ou par le dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article V, paragraphe I. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA), ou d'adhésion (a)</i>
Allemagne, République fédérale d*.....	6 juin 1980
(Avec déclaration d'application à Berlin-Ouest.)	
Bahamas	16 février 1979 a
Belgique	24 septembre 1979
Colombie	31 octobre 1980 a
Danemark	27 novembre 1980 a
Espagne	30 avril 1980 a
Etats-Unis d'Amérique	12 août 1980
Finlande	30 avril 1981 a
France	21 décembre 1979 AA
Japon	15 mai 1980 a
Koweït*	29 juin 1979 a
Libéria	28 octobre 1980
Norvège	25 mars 1981 a
Pays-Bas	8 juillet 1980 AA
(A l'égard du Royaume en Europe et des Antilles néerlandaises.)	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	5 novembre 1979
Suède	21 décembre 1979
Tunisie	6 août 1980 a
Uruguay	30 avril 1979 a
Yougoslavie	31 octobre 1980

* Voir p. 334 du présent volume pour les textes de la réserve et de la déclaration interprétative faites lors de la ratification et de l'adhésion.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3.

Article premier. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de son annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son annexe.

Article II. CHAMP D'APPLICATION

1. Les dispositions des articles II, III (à l'exception du paragraphe *a*), IV, VI, *b*, *c* et *d*, VII et VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée la « Convention ») sont incorporées dans le présent Protocole; toutefois, les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux Gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux Parties au présent Protocole.

2. Tout navire visé par le présent Protocole doit satisfaire aux dispositions de la Convention, sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires des Etats qui ne sont Parties ni à la Convention ni au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article III. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

Chaque Partie au présent Protocole s'engage à communiquer et à déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée l'« Organisation ») une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorisation ainsi accordée.

Article IV. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 1^{er} mars 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par :

- a*) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b*) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c*) Adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré.

Article V. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties

à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article VIII de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI. DÉNONCIATION

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.

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

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

Article VII. DÉPOSITAIRE

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après le « Dépositaire »).

2. Le Dépositaire :

a) Informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) De toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) De la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) De tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

b) Transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII. LANGUES

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE. AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PARTIE A. APPLICATION, DÉFINITIONS, ETC.

Règle 2. DÉFINITIONS

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

n) « L'âge d'un navire » désigne le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.

PARTIE B. VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6. INSPECTION ET VISITES

Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant :

a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par les propres services d'inspection de l'Administration, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions des règles 8 et 10 du présent chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne doivent pas être obligatoires.

c) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes *a* et *b* de la présente règle doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

- i)* Exiger qu'un navire subisse des réparations; et
- ii)* Effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire

de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

e) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Règle 7. VISITES DES NAVIRES À PASSAGERS

Remplacer le texte actuel de l'alinéa iii du paragraphe *b* par le suivant :

iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer¹ en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la convention et des règles susvisées.

Règle 8. VISITES DES ENGIN DE SAUVETAGE ET AUTRES PARTIES DE L'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE

Remplacer le texte actuel de la règle 8 par le suivant :

a) Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les moyens d'extinction de l'incendie ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention et le présent Protocole doivent être soumis aux inspections initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par la règle 7 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa ii du paragraphe *a* de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, dispositifs de hissage du pilote, feux, marques et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur qui leur sont applicables.

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe *a* de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1050, p. 17.

matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii du paragraphe *a* de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

*Règle 10. VISITES DE LA COQUE, DES MACHINES ET DU MATÉRIEL
D'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE*

Remplacer le texte actuel de la règle 10 par le suivant :

a) La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Administration juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant, et aux intervalles de temps suivants :

- i) Aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);
- ii) En plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge; dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

b) Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, et toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel le navire est destiné. Ces visites doivent, dans le cas des navires-citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie.

c) La visite intermédiaire des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire. En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais. Si, après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

d) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

Règle 11. MAINTIEN DES CONDITIONS APRÈS VISITE

Remplacer le texte actuel de la règle 11 par le suivant :

a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Règle 14. DURÉE DE VALIDITÉ DES CERTIFICATS

Remplacer le texte actuel de la règle 14 par le suivant :

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous certificats d'exemption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à cinq ans. Le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

c) Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux, ce certificat peut être retiré, et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d de la présente règle pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays dans lequel il est immatriculé ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

f) Un certificat, autre que celui visé au paragraphe *b* de la présente règle, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

g) Un certificat cesse d'être valable :

- i*) Si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa *a* de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa *a* de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes *d*, *e* ou *f* de la présente règle; ou
- ii*) Si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement; un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes *a* et *b* de la règle 11 du présent chapitre; dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

Règle 19. CONTRÔLE

Remplacer le texte actuel de la règle 19 par le suivant :

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes *a* et *b* de la règle 11 du présent chapitre.

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe *b* de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'Etat du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe *d* de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes *c* et *d* de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indû-

ment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

CHAPITRE II-1. CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 1. APPLICATION

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe *b* actuel :

iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa ii du présent paragraphe et de l'alinéa iii du paragraphe *a* de la présente règle, aux fins du paragraphe *d* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 1) Dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) En l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
- 3) Dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- 4) Qui a subi un changement ou une modification de caractère important :
 - a) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) Qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.

iv) Aux fins du paragraphe *d* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iii du présent paragraphe.

v) Aux fins de l'alinéa iii du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires¹ ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 2. DÉFINITIONS

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel :

k) Le système de commande à distance de l'appareil à gouverner est le dispositif qui permet de transmettre les mouvements requis du gouvernail de la passerelle de navigation aux commandes du groupe moteur de l'appareil à gouverner.

l) L'appareil à gouverner principal comprend les éléments mécaniques, les groupes moteurs de l'appareil à gouverner, s'il en existe, et le matériel connexe ainsi que les moyens permettant d'appliquer le couple sur la mèche du gouvernail (la barre franche ou le secteur du gouvernail, par exemple), qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire dans les conditions normales de service.

m) Le groupe moteur de l'appareil à gouverner se compose :

- i) Dans le cas des appareils à gouverner électriques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° I-22484.

- ii) Dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe ainsi que de la pompe qui lui est reliée;
- iii) Dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, d'un moteur d'entraînement et de la pompe qui lui est reliée.

n) L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui est prévu pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

PARTIE C. MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

Règle 29. APPAREIL À GOUVERNER

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) *Navires-citernes uniquement*

i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- 1) Il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation; toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double; en cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner; en cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation; les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;
- 2) Il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;
- 3) Des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;
- 4) Un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;
- 5) La position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation; l'indicateur de l'angle du gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- 6) Il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.

ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe *a* et de l'alinéa *i* du paragraphe *d* de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- 1) L'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa *ii*, 2, du paragraphe *d* de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs; dans la mesure où cela est raison-

nable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner; tous les raccordements mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

- 2) L'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant; le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;
- 3) L'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa ii, 2, du paragraphe *d* de la présente règle;
- 4) Les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;
- 5) En cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation; chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et
- 6) Une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner; cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure; le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 nœuds, si cette valeur est supérieure.

CHAPITRE II-2. CONSTRUCTION — PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 1. APPLICATION

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe *a* actuel :

iv) Nonobstant les dispositions des alinéas ii et iii du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 1) Dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) En l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou

- 3) Dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- 4) Qui a subi un changement ou une modification de caractère important :
 - a) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) Qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.
- v) Aux fins de l'alinéa ii du paragraphe a de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iv du présent paragraphe.
- vi) Aux fins de l'alinéa iv du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 3. DÉFINITIONS

Remplacer le paragraphe v actuel par le suivant :

v) Le « poids lège » est le déplacement d'un navire en tonnes métriques, à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

x) Le « pétrole brut » est tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend :

- i) Le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et
- ii) Le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

PARTIE E. MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

Règle 55. CHAMP D'APPLICATION

Remplacer le texte actuel de la présente règle par le suivant :

- a) Sauf disposition expresse contraire :
 - i) La présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60 °C (140 °F) [essai en creuset fermé] et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et
 - ii) En outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention; toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre; dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe f de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes; les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

b) Lorsque l'on envisage de transporter des cargaisons différentes de celles qui sont mentionnées à l'alinéa i du paragraphe a de la présente règle et présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration sont exigées.

c) Les transporteurs mixtes ne doivent pas transporter de marchandises solides à moins que toutes leurs citernes à cargaison aient été vidées de leurs hydrocarbures et dégazées ou que, dans chaque cas, l'Administration soit satisfaite des dispositions prises.

Règle 60. PROTECTION DES CITERNES À CARGAISON

Remplacer le texte existant de la présente règle par le suivant :

a) Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre II-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

b) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif d'extinction à mousse sur pont doit :

- i) Permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et
- ii) Permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

c) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif fixe à gaz inerte doit :

- i) Permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et
- ii) Être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

d) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a de la présente règle au plus tard :

- i) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques; toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes

par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe *a* de la présente règle au plus tard :

- i) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

f) Tout navire-citerne pour l'exploitation duquel on utilise une procédure de lavage des citernes au pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention et d'appareils de lavage fixes.

g) Tous les navires-citernes équipés d'un dispositif fixe à gaz inerte doivent être munis d'un système de mesure du niveau ne nécessitant pas l'ouverture des citernes.

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe *a* de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V. SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Règle 12. MATÉRIEL DE NAVIGATION DE BORD

Remplacer le paragraphe *a* actuel par le suivant :

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radar doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

Règle 19. UTILISATION DU PILOTE AUTOMATIQUE

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) La commande manuelle du gouvernail doit être essayée après toute utilisation prolongée du pilote automatique et avant d'entrer dans les zones où la navigation demande une attention particulière.

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre :

Règle 19-1. FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL À GOUVERNER

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

Règle 19-2. APPAREIL À GOUVERNER — ESSAIS ET EXERCICES

a) Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage. La procédure d'essai doit comprendre, selon les cas, le contrôle du fonctionnement de :

- i) L'appareil à gouverner principal;
- ii) L'appareil à gouverner auxiliaire;

- iii) Les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;
 - iv) Les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
 - v) L'alimentation en énergie de secours;
 - vi) Les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
 - vii) Les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
 - viii) Les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.
- b)* Les vérifications et essais doivent porter sur :
- i) Le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
 - ii) L'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectés visuellement; et
 - iii) Le bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.
- c)* i) Des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et les groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichées en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.
- ii) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.
- d)* En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois mois afin de s'entraîner aux procédures de manœuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.
- e)* L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.
- f)* Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe *d* de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.

APPENDICE

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

*SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE*

(CACHET OFFICIEL)

(NATIONALITÉ)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale
de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Port en lourd du navire (tonnes métriques)</i>	<i>Année de construction</i>

Type de navire :

Navire-citerne transporteur de pétrole brut*

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut*

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures*

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures*

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un
changement ou d'une modification de caractère importantDate de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avance-
ment équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère
important a commencéDate de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère
important a été terminé

* Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de
construction pour navire de charge.

Il est certifié :

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I
du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de
la vie humaine en mer; etQu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et
de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant
sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des)
visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le 19
(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

*SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE*

(CACHET OFFICIEL)

(NATIONALITÉ)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Port en lourd du navire (tonnes métriques)</i>	<i>Année de construction</i>

Type de navire :

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut*
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut*
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures*
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures*

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

* Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.

Il est certifié :

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

Qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le 19
(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

№. 18961. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г.

ПРОТОКОЛ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Стороны настоящего Протокола,

Будучи сторонами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, совершенной в Лондоне 1 ноября 1974 года,

Признавая значительный вклад, который может быть сделан упомянутой выше Конвенцией в обеспечение безопасности судов и имущества на море, а также человеческой жизни на борту,

Признавая также необходимость дальнейшего усиления безопасности судов, в особенности танкеров,

Считая, что цель может быть наилучшим образом достигнута путем заключения Протокола к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года,

Согласились о нижеследующем:

Статья I. ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Стороны настоящего Протокола обязуются выполнять положения настоящего Протокола и Приложения к нему, которое составляет неотъемлемую часть настоящего Протокола. Каждая ссылка на настоящий Протокол означает одновременно ссылку на Приложение к нему.

Статья II. ПРИМЕНЕНИЕ

1. Положения Статей II, III (исключая пункт (a), IV, VI (b), (c) и (d), VII и VIII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (иначеваемой далее «Конвенция») включены в настоящий Протокол, при условии, что ссылки в этих Статьях на Конвенцию и Договаривающиеся правительства означают соответственно ссылки на настоящий Протокол и Стороны настоящего Протокола.

2. Любое судно, к которому применяется настоящий Протокол, должно отвечать положениям Конвенции, подлежащей изменениям и дополнениям, содержащимся в настоящем Протоколе.

3. Стороны настоящего Протокола должны применять требования Конвенции и настоящего Протокола к судам государств, не являющихся Сторонами Конвенции и настоящего Протокола, по необходимости, чтобы этим судам больше не предоставлять режима благоприятствования.

Статья III. НАПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Стороны настоящего Протокола обязуются направлять и сдавать на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации (далее называемой «Организация») список назначенных инспекторов или признанных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять административные меры по обеспечению охраны человеческой жизни на море, для рассылки Сторонам с целью уведомления их должностных лиц. Администрация, следовательно, уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставляемых назначенным инспекторам и признанным организациям.

Статья IV. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ,
ОДОБРЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 июня 1978 года по 1 марта 1979 года и затем остается открытым для присоединения. С учетом положений пункта 3 настоящей Статьи государства могут стать Сторонами настоящего Протокола путем:

- (a) Подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении; или
- (b) Подписания с условием о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или
- (c) Присоединения.

2. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение документа об этом Генеральному секретарю Организации.

3. Подписание без оговорки, ратификация, принятие, одобрение настоящего Протокола или присоединение к нему могут быть осуществлены только государствами, которые подписали без оговорки, ратифицировали, приняли, одобрили Конвенцию или присоединились к ней.

Статья V. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую его Сторонами, в соответствии со Статьей IV настоящего Протокола станут не менее пятнадцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, однако настоящий Протокол не вступит в силу до вступления в силу Конвенции.

2. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу настоящего Протокола, вступит в силу по истечении трех месяцев после сдачи на хранение соответствующего документа.

3. После даты, на которую поправка к настоящему Протоколу считается принятой согласно Статье VIII Конвенции, любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение, применяется к настоящему Протоколу с внесенной в него поправкой.

Статья VI. ДЕНОНСАЦИЯ

1. Настоящий Протокол может быть денонсирован любой Стороной в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу настоящего Протокола для этой Стороны.

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

3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения Генеральным секретарем Организации документа о денонсации или по истечении такого более продолжительного периода, который может быть указан в этом документе.

4. Денонсация Конвенции какой-либо Стороной считается денонсацией этой Стороной настоящего Протокола.

Статья VII. ДЕПОЗИТАРИЙ

1. Настоящий Протокол сдается на хранение Генеральному секретарю Организации (далее называемому «депозитарий»).

2. Депозитарий должен:

- (a) Сообщать всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему:

- (i) О каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении с указанием даты подписания или сдачи на хранение;
 - (ii) О дате вступления в силу настоящего Протокола;
 - (iii) О сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты получения этого документа и вступления денонсации в силу;
- (b) Направлять заверенные копии настоящего Протокола всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему.

3. Как только настоящий Протокол вступит в силу, его заверенная копия передается депозитарием в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья VIII. Языки

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на русском, английском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальный перевод на арабский, итальянский и немецкий языки подготавливается и сдается на хранение вместе с подписанным экземпляром.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Лондоне семнадцатого февраля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

ПРИЛОЖЕНИЕ. ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ЧАСТЬ А. ПРИМЕНЕНИЕ. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И Т. Д.

Правило 2. Определения

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(n) «Возраст судна» означает период времени, прошедший от года постройки, как он указан в документе о регистрации судна.

ЧАСТЬ В. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И СВИДЕТЕЛЬСТВА

Правило 6. Проверка и освидетельствование

Существующий текст Правила 6 заменяется следующим:

(a) Проверка и освидетельствование судов, поскольку это касается проведения в жизнь положений настоящих Правил, а также освобождения от их выполнения, осуществляются должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручать проверку и освидетельствование назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

(b) Администрация устанавливает меры, позволяющие производить внеплановые проверки в течение периода действия свидетельства. Такие проверки должны обеспечивать удовлетворительное состояние судна и его оборудования во всех отношениях для того рода службы, для которого судно предназначается. Эти проверки могут производиться силами инспекционных служб их Администрации либо назначенных инспекторов или признанных организаций, либо других стран по просьбе Администрации. Когда Администрация вводит обязательные ежегод-

ные освидетельствования согласно положениям Правил 8 и 10 настоящей Главы, вышеупомянутые внеплановые проверки необязательны.

(с) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения проверок и освидетельствований, как это предусмотрено в пунктах (а) и (b) настоящего Правила, как минимум, уполномочивает назначенного инспектора или признанную организацию:

- (i) Требовать ремонта судна;
- (ii) Выполнять проверки и освидетельствования по распоряжению соответствующих властей государства порта.

Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставляемых инспекторам или признанным организациям.

(d) Если назначенный инспектор или признанная организация установит, что состояние судна или его оборудования не соответствует в значительной степени данным свидетельства или таково, что судно не пригодно для выхода в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту, этот инспектор или организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и надлежащим образом уведомляет Администрацию. Если меры по устранению недостатков не приняты, указанное свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется; а если судно находится в порту другой Стороны, соответствующие власти государства порта также немедленно уведомляются. Если должностное лицо этой Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает любую необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в выполнении им обязанностей согласно настоящему Правилу. Когда необходимо, правительство заинтересованного государства порта должно обеспечить, чтобы судно не отошло до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода к соответствующему судоремонтному заводу без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

(e) В каждом случае Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность проверки и освидетельствования, а также принимает на себя обеспечение необходимых мер для выполнения этого обязательства.

Правило 7. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

Существующий текст пункта (b) (iii) заменяется следующим:

(iii) Полное или частичное освидетельствование, в зависимости от обстоятельств, производится после ремонта, требуемого в результате обследования, указанного в Правиле 11 настоящей Главы, или при выполнении какого-либо другого серьезного ремонта или замены. Освидетельствование должно давать возможность удостовериться в том, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материал или выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всем соответствует положениям Конвенции и настоящего Протокола, действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море и требованиям законов, постановлений, распоряжений и правил, изданных Администрацией в результате этого.

Правило 8. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ И ПРОЧЕГО СНАБЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ СУДОВ

Существующий текст Правила 8 заменяется следующим:

(a) Спасательные средства, за исключением радиотелеграфной установки в моторной спасательной шлюпке или переносной радиоаппаратуры для спасатель-

газов грузовых судов, к которым применяются Главы II-1, II-2, III и V Конвенции и настоящего Протокола, подвергаются первоначальному и последующему освидетельствованиям, как это предписано для пассажирских судов в Правиле 7 Главы I Конвенции и настоящего Протокола, заменяя двенадцать месяцев на двадцать четыре месяца в подпункте (a) (ii) указанного Правила. Схемы устройств противопожарной защиты на новых судах, штурмтрапы, механические подъемники для лоцманов, огни, знаки и средства подачи звуковых сигналов, имеющиеся на новых и существующих судах, должны включаться в освидетельствования с целью обеспечения их полного соответствия требованиям Конвенции и настоящего Протокола и там, где это применимо, — требованиям действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

(b) Промежуточные освидетельствования танкеров, возраст которых десять лет и более, проводятся в течение трех месяцев до или после годовичного срока со дня выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, чтобы удостовериться в том, что оборудование, указанное в пункте (a) настоящего Правила, содержится в соответствии с Правилем 11 настоящей Главы и что оно находится в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных проверках делается запись в Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, выданное в соответствии с Правилем 12 (a) (iii) Главы I Конвенции.

*Правило 10. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ КОРПУСА, МЕХАНИЗМОВ,
ОБОРУДОВАНИЯ И СНАБЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ СУДОВ*

Существующий текст Правила 10 заменяется следующим:

(a) Корпус, механизмы, оборудование и снабжение грузового судна (кроме оборудования и снабжения, в отношении которых выдается Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелеграфии и Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелефонии) подвергаются освидетельствованиям по завершении строительства и после этого таким образом, как Администрация может посчитать необходимым, чтобы убедиться, что их состояние является во всех отношениях удовлетворительным, и через следующие промежутки времени:

- (i) Через промежутки, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет (периодические освидетельствования);
- (ii) Кроме таких периодических освидетельствований, танкер, возраст которого десять лет и более, подвергается, как минимум, одному промежуточному освидетельствованию в течение срока действия его Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции. В случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение срока действия одного какого-либо Свидетельства, оно проводится не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей половине срока действия Свидетельства.

(b) Первичные и периодические освидетельствования должны быть такими, чтобы можно было удостовериться, что материал и размеры элементов конструкции судна, котлы и другие сосуды под давлением с их принадлежностями, главный двигатель и вспомогательные механизмы, включая рулевое устройство и связанные с ним контрольные системы, электрические установки и другое оборудование являются во всех отношениях удовлетворительными для того рода службы, для которого предназначено судно. Для танкеров такие освидетельствования также включают проверку наружной части дна судна, насосных отделений, грузовых и бункерных трубопроводов, газоотводных трубок, клапанов впуска и выпуска воздуха грузовых танков и огнепреграждающих сеток.

(c) Промежуточное освидетельствование танкеров возрастом десять лет и более включает осмотр рулевого устройства и связанных с ним контрольных

систем, насосных отделений, грузовых и бункерных трубопроводов на палубах и в насосных отделениях, газоотводных трубок, клапанов для впуска и выпуска воздуха грузовых танков и огнепреграждающих сеток, электрического оборудования в опасных зонах и наружной части судна. Кроме визуального осмотра электрической установки должно быть испытано сопротивление изоляции электрического оборудования в опасных зонах. Если при осмотре появятся какие-либо сомнения относительно состояния трубопроводов, принимаются меры, такие как испытания под давлением, определение толщины по необходимости. О таких промежуточных освидетельствованиях делается запись в Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, выданное в соответствии с Правилom 12 (a) (ii) Главы I Конвенции.

(d) Общее либо частичное освидетельствование, в зависимости от обстоятельств, производится, если это необходимо после обследования, предписанного в Правиле 11 (d) настоящей Главы, или всякий раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена. Освидетельствование должно давать возможность удостовериться в том, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материал и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно пригодно для выхода в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

**Правило 11. ПОДДЕРЖАНИЕ СУДНА ПОСЛЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ
В ТОМ ЖЕ СОСТОЯНИИ**

Существующий текст Правила 11 заменяется следующим:

(a) Судно и его оборудованне поддерживаются в состоянии, отвечающем положениям Конвенции и настоящего Протокола и гарантирующем, что судно во всех отношениях является пригодным для выхода в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

(b) После завершения любого освидетельствования судна в соответствии с Правилами 6, 7, 8, 9 и 10 Главы I Конвенции и настоящего Протокола не должно производиться никаких изменений в подвергшихся освидетельствованию элементах конструкции, механизмах, оборудовании и других объектах, подлежащих освидетельствованию, без разрешения Администрации.

(c) Всякий раз, когда случается авария судна или обнаруживается неисправность, которые существенно влияют на безопасность судна, эффективность или комплектность его спасательных средств или другого оборудования, капитан либо собственник судна при первой возможности сообщает об этом Администрации, назначенному инспектору или признанной Организации, ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства, которые добиваются расследования с целью определения, является ли необходимым освидетельствование согласно требованиям Правил 6, 7, 8, 9 и 10 Главы I Конвенции и настоящего Протокола. Если судно находится в порту другой Стороны, капитан либо собственник судна также немедленно информирует соответствующие власти государства порта, и назначенный инспектор или признанная организация подтверждают, что такое сообщение было сделано.

Правило 14. СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ

Существующий текст Правила 14 заменяется следующим:

(a) За исключением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и любого Свидетельства об изъятии. Свидетельства должны выдаваться на срок, не превышающий двенадцать месяцев. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции выдается на срок, не превышающий пяти лет. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению выдается на срок, не превышающий двадцати четырех месяцев. Свидетельства об изъятии не действуют дольше, чем Свидетельства, на которые делаются ссылки.

(b) Продление пятилетнего срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции не разрешается.

(c) Если освидетельствование производится в течение двух месяцев до конца срока действия первоначально выданного Свидетельства о безопасности грузового судна по радиотелеграфии или Свидетельства о безопасности грузового судна по радиотелефонии в отношении грузовых судов вместимостью 300 брутто-регистрационных тонн и более, но менее 500 брутто-регистрационных тонн, то указанное Свидетельство может быть изъято, а новое свидетельство выдано сроком на двенадцать месяцев, считая с момента окончания указанного срока.

(d) Если в момент истечения срока действия свидетельства, иного чем указано в пункте (b) настоящего Правила, судно не находится в порту страны, где оно приписано или должно быть освидетельствовано, свидетельство может быть продлено Администрацией, то такое продление производится только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в страну, где оно приписано или должно быть освидетельствовано, но только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным.

(e) Свидетельство не продлевается, согласно положениям пункта (d) настоящего Правила, на срок, превышающий пять месяцев, а судно, для которого произведено такое продление, не имеет права по возвращении в страну, где оно приписано, или в порт, в котором ему предстоит освидетельствование, покинуть этот порт или страну в силу этого продления, не получив нового свидетельства.

(f) Свидетельство, иное чем указано в пункте (b) настоящего Правила, которое не продлено в соответствии с предшествующими положениями настоящего Правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия.

(g) Свидетельства теряют силу:

- (i) Если проверки и освидетельствования не производятся в сроки, указанные в Правилах 7 (a), 8, 9 и 10 (a) Главы I Конвенции и настоящего Протокола, или когда они продлены в соответствии с пунктами (d), (e) или (f) настоящего Правила; или
- (ii) При передаче судна под флаг другого Правительства; новое свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям Правила 11 (a) и (b) настоящей главы; в случае передачи судна между Сторонами, если в течение трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи, и, если имеются, копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Правило 19. КОНТРОЛЬ

Существующий текст Правила 19 заменяется следующим:

(a) Каждое судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, поскольку этот контроль имеет целью проверить, что Свидетельства, выданные согласно Правилу 12 или Правилу 13 Главы I Конвенции, являются действительными.

(b) Такие свидетельства, если они действительны, признаются, если нет очевидных оснований полагать, что имеется существенное несоответствие между состоянием судна или его снабжением и данными любого из Свидетельств или что судно и его оборудование не отвечают положениям Правила 11 (a) и (b) настоящей Главы.

(с) При обстоятельствах, указанных в пункте (b) настоящего Правила, или когда срок свидетельства истек или оно потеряло силу, лицо, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода к соответствующему судоремонтному заводу без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

(d) В случае когда этот контроль дает основания для какого-либо вмешательства, должностное лицо, осуществляющее контроль, немедленно письменно уведомляет консула или, при его отсутствии, находящегося поблизости дипломатического представителя государства, под флагом которого судно имеет право плавать, о всех обстоятельствах, в силу которых вмешательство считалось необходимым. Кроме того, также извещаются назначенные инспекторы или признанные организации, ответственные за выдачу свидетельств. Факты относительно такого вмешательства сообщаются Организации.

(e) Заинтересованные власти государства порта представляют всю соответствующую информацию о судне властям следующего порта захода, а также Сторонам, указанным в пункте (d) настоящего Правила, если они не могут предпринять действия, предусмотренные в пунктах (с) и (d) настоящего Правила или если судну разрешен переход в следующий порт захода.

(f) При осуществлении контроля, согласно настоящему Правилу, прилагаются все возможные усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. Если судно, таким образом, неоправданно задержано или отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных потерь и ущерба.

ГЛАВА II-1. КОНСТРУКЦИЯ — ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЗМЫ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1. ПРИМЕНЕНИЕ

В существующий текст пункта (b) дополнительно вносятся следующие подпункты:

(iii) Несмотря на положения подпункта (ii) настоящего пункта и подпункта (a) (iii) настоящего Правила, для целей пункта (d) Правила 29 настоящей Главы, новый танкер означает танкер:

- (1) Контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или
- (2) Киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года, при отсутствии контракта на постройку; или
- (3) Поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или
- (4) Который подвергся значительной переделке или модификации:
 - (a) По контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или
 - (b) При отсутствии контракта, работа по постройке которого начата после 1 января 1980 года; или
 - (c) Которая завершена после 1 июня 1982 года.

(iv) Для целей пункта (d) Правила 29 настоящей Главы существующий танкер означает танкер, который не является новым танкером согласно определению в подпункте (iii) настоящего пункта.

(v) Для целей подпункта (iii) настоящего пункта переоборудование существующего танкера дефакто 20.000 метрических тонн и выше, для удовлетворения

требованиям настоящего Протокола или Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, не должно рассматриваться как предусматривающее значительную переделку или модификацию.

Правило 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В существующий текст дополнительно вносятся следующие пункты:

(k) Система дистанционного управления рулевым устройством означает средство передачи требуемого движения руля с ходового мостика к органам управления силовой установкой рулевого устройства.

(l) Главное рулевое устройство означает механизмы, силовые установки рулевого устройства, если они имеются, а также вспомогательное оборудование и средство приложения крутящего момента к баллеру руля (например румпель или квадрат), необходимые для приведения в движение руля с целью управления судном в нормальных условиях эксплуатации.

(m) Силовая установка рулевого устройства означает:

- (i) При наличии электрического рулевого привода — электродвигатель и связанное с ним электрооборудование;
- (ii) При наличии электрогидравлического рулевого привода — электродвигатель и связанное с ним электрооборудование и подсоединенный насос;
- (iii) При наличии иного гидравлического рулевого привода — двигатель и подсоединенный насос.

(n) Вспомогательное рулевое устройство означает оборудование, которое предусмотрено для приведения в движение руля с целью управления судном в случае выхода из строя главного рулевого устройства.

ЧАСТЬ С. МЕХАНИЗМЫ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Правило 29. РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(d) *Только танкеры*

(i) Нижеследующее применяется к каждому новому танкеру вместимостью 10.000 брутто-регистражных тоин и выше и, не позднее, двух лет с даты вступления в силу настоящего Протокола, к каждому существующему танкеру вместимостью 10.000 брутто-регистражных тонн и выше:

- (1) Предусматриваются две системы дистанционного управления рулевым устройством, причем каждая из них отдельно управляется с ходового мостика; это не требует дублирования штурвала или сегмента рулевого устройства; в случае выхода из строя действующей системы дистанционного управления рулевым устройством предусматривается немедленное приведение в действие другой системы с ходового мостика; каждая система дистанционного управления рулевым устройством, если она электрическая, обслуживается собственным фидером, который питается от силовой цепи рулевого устройства из помещения рулевого устройства; в случае прекращения питания электроэнергией системы дистанционного управления рулевым устройством на ходовой мостик подается тревожный сигнал; сигналы, требуемые согласно настоящему подпункту, должны быть как звуковыми, так и световыми, и должны устанавливаться на ходовом мостике там, где они наиболее видны;
- (2) В помещении рулевого устройства предусматривается также управление главным рулевым устройством;
- (3) В помещении рулевого устройства предусматривается средство отключения системы дистанционного управления рулевым устройством от силовой сети;

- (4) Предусматриваются средства связи между ходовым мостиком и помещением рулевого устройства;
- (5) На ходовом мостике индицируется точное угловое положение руля; индикация углового положения руля не зависима от системы дистанционного управления рулевым устройством; и
- (6) Угловое положение руля индицируется в помещении рулевого устройства.

(ii) На каждом новом танкере вместимостью 10.000 брутто-регистрационных тонн и выше дополнительно к требованиям пункта (a) и подпункта (d) (i) настоящего Правила применяется следующее:

- (1) Главное рулевое устройство содержит две или несколько идентичных силовых установок и обеспечивает приведение в действие руля соответственно требованиям подпункта (d) (ii) (2) настоящего Правила, работая с помощью одного или нескольких силовых установок; главное рулевое устройство по мере возможности и целесообразности должно быть устроено так, чтобы единственный выход из строя его трубопровода или одной из силовых установок не нарушил целостности остальной части рулевого устройства; все механические соединения, являющиеся частью рулевого устройства, и механическая связь с системой дистанционного управления рулевым устройством, если она имеется, должны иметь прочную и надежную конструкцию, удовлетворяющую требованиям Администрации;
- (2) Главное рулевое устройство при максимальной эксплуатационной осадке судна обеспечивает перекладку руля с 35 градусов одного борта до 35 градусов другого борта при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна; при одинаковых условиях перекладка руля с 35 градусов одного борта до 30 градусов другого борта осуществляется не более чем за 28 секунд;
- (3) Главное рулевое устройство приводится силовым приводом когда необходимо, для выполнения требований подпункта (d) (ii) (2) настоящего Правила;
- (4) Силовые установки главного рулевого устройства должны быть устроены так, чтобы автоматически включаться, когда восстанавливается подача электроэнергии после прекращения питания;
- (5) В случае выхода из строя какой-либо из силовых установок рулевого устройства на ходовой мостик подается тревожный сигнал; каждая силовая установка рулевого устройства обеспечивает его приведение в действие автоматически или ручным способом с ходового мостика; и
- (6) Предусматривается другой источник питания с автоматическим включением в течение 45 секунд мощностью, по крайней мере достаточной для питания силовой установки рулевого устройства, позволяющей ему приводить руль в движение, как это указано ниже, а также питать связанные с ним систему дистанционного управления рулевым устройством и индикатор углового положения руля, причем питание осуществляется либо от аварийного источника электроэнергии, либо от другого независимого источника энергии, расположенного в помещении рулевого устройства; этот независимый источник энергии используется только для этой цели и должен иметь мощность, достаточную для непрерывной работы в течение получаса; силовая установка рулевого устройства, если она питается от другого источника энергии, обеспечивает по крайней мере перекладку руля с 15 градусов одного борта до 15 градусов другого борта не более чем за 60 секунд при наибольшей эксплуатационной осадке судна и скорости судна, равной половине максимальной эксплуатационной скорости его переднего хода, или при скорости 7 узлов, в зависимости от того, что больше.

ГЛАВА II-2. КОНСТРУКЦИЯ — ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1. ПРИМЕНЕНИЕ

В существующий текст пункта (а) дополнительно вносятся следующие подпункты:

(iv) Несмотря на положения подпунктов (ii) и (iii) настоящего пункта, для целей пункта (а) (ii) Правила 55 и Правила 60 настоящей Главы, новый танкер означает танкер:

- (1) Контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или
- (2) Киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года, при отсутствии контракта на постройку; или
- (3) Поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или
- (4) Который подвергся значительной переделке или модификации;
 - (а) По контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или
 - (б) При отсутствии контракта, работа по которому начата после 1 января 1980 года; или
 - (с) Которая завершена после 1 июня 1982 года.

(v) Для целей пункта (а) (ii) Правила 55 и Правила 60 настоящей Главы существующий танкер означает танкер, который не является новым танкером согласно определению в подпункте (iv) настоящего пункта.

(vi) Для целей подпункта (iv) настоящего пункта переоборудование существующего танкера дедеветом 20.000 метрических тонн и выше, для удовлетворения требованиям настоящего Протокола или Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, не должно рассматриваться как предусматривающее значительную переделку или модификацию.

Правило 3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Существующий текст пункта (v) заменяется следующим:

(v) «Вес судна порожнем» означает водоизмещение судна в метрических тоннах без груза, топлива, смазочного масла, балластной, пресной и питательной воды в танках, судовых запасов, пассажиров, экипажа и их имущества.

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(х) «Сырая нефть» означает любую жидкую углеводородную смесь, которая встречается в естественном виде в недрах земли, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, и включает:

- (i) Сырую нефть, из которой могут быть удалены некоторые фракции перегонки;
- (ii) Сырую нефть, к которой могут быть добавлены некоторые фракции перегонки.

ЧАСТЬ Е. МЕРЫ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ТАНКЕРОВ

Правило 55. ПРИМЕНЕНИЕ

Существующий текст настоящего Правила заменяется следующим:

(а) Если специально не предусмотрено иное:

- (i) Настоящая часть применяется ко всем новым танкерам, перевозящим сырую нефть и нефтепродукты, имеющие температуру вспышки не более 60°C

(140°F) (по методу закрытого тигля), устанавливаемую прибором для определения температуры вспышки одобренного типа, и давление паров, определяемое по методу Рейда, которое ниже атмосферного давления, а также другие жидкие продукты, представляющие аналогичную пожароопасность; и

- (ii) Кроме того, все суда, к которым применяется настоящая Часть, отвечают требованиям Правил 52, 53 и 54 Главы II-2 Конвенции, за исключением того, что стационарные системы пожаротушения газом в грузовых помещениях не применяются на новых танкерах и на тех существующих танкерах, которые отвечают требованиям Правила 60 настоящей Главы; относительно существующих танкеров, для которых не требуется соответствие положениям Правила 60, Администрация, применяя требования пункта (f) Правила 52, может принять систему пенотушения, обеспечивающую подачу пены на внутреннюю или наружную поверхность танков; детали установки должны удовлетворять требованиям Администрации.

(b) Если грузы, иные чем упомянутые в подпункте (a) (i) настоящего Правила, которые представляют дополнительную пожароопасность, предназначены для перевозки, требуется принятие дополнительных мер безопасности, отвечающих требованиям Администрации.

(c) Комбинированные грузовые суда не должны перевозить твердые грузы, если все грузовые танки, в которых перевозилась нефть, не опорожнены и не дегазированы или если Администрация в каждом случае не удовлетворена предусмотренными мерами.

Правило 60. ЗАЩИТА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ

Существующий текст настоящего Правила заменяется следующим:

(a) На новых танкерах дедвейтом 20.000 метрических тонн и выше защита палубы в районе грузовых танков и грузовых танков обеспечивается стационарной палубной системой пенотушения и стационарной системой тушения инертным газом в соответствии с требованиями Правил 61 и 62 Главы II-2 Конвенции, за исключением того, что в соответствии с Правилем 5 Главы I Конвенции вместо вышеуказанных установок Администрация, рассмотрев устройство, оборудование и снабжение судна, может принять другие сочетания стационарных установок, если они обеспечивают защиту, равноценную вышеупомянутой.

(b) Чтобы считаться равноценной, система, предложенная вместо палубной системы пенотушения, должна:

- (i) Обеспечивать тушение горящих пролитых нефтепродуктов, а также препятствовать воспламенению еще не горящих выплесков;
- (ii) Обеспечивать тушение пожара в поврежденных танках.

(c) Чтобы считаться равноценной, система, предложенная вместо стационарной системы тушения инертным газом, должна:

- (i) Обеспечивать предотвращение опасного скопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках во время обычной эксплуатации в течение балластного перехода и во время необходимых работ в танках; и
- (ii) Иметь конструкцию, сводящую к минимуму опасность воспламенения из-за образования статического электричества самой системой.

(d) Любой существующий танкер дедвейтом 20.000 метрических тонн и выше, занятый в перевозке сырой нефти, оборудуется системой тушения инертным газом, отвечающей требованиям пункта (a) настоящего Правила, не позднее:

- (i) Истечения двух лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом 70.000 метрических тонн и выше; и

(ii) Истечения четырех лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом менее 70.000 метрических тонн, за исключением танкеров дедвейтом менее 40.000 тонн, не снабженных машинами для мойки танков с индивидуальной пропускной способностью более 60 кубических метров в час, Администрация может освободить существующие танкеры от выполнения требований настоящего пункта, если нецелесообразно и практически неосуществимо применение этих требований, принимая во внимание технические характеристики судна.

(e) Любой существующий танкер дедвейтом 40.000 метрических тонн и выше, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть, и любой такой танкер дедвейтом 20.000 тонн и выше, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть, снабженный машинами для мойки танков с индивидуальной пропускной способностью более 60 кубических метров в час, оборудуется системой тушения инертным газом, отвечающей требованиям пункта (a) настоящего Правила, не позднее:

(i) Истечения двух лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом 70.000 метрических тонн и выше; и

(ii) Истечения четырех лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом менее 70.000 метрических тонн.

(f) Любой танкер, на котором в процессе очистки грузовых танков используется метод мойки сырой нефтью, оборудуется системой тушения инертным газом, отвечающей требованиям Правила 62 Главы II-2 Конвенции, и стационарными машинами для мойки танков.

(g) Все танкеры, оборудованные стационарной системой тушения инертным газом, обеспечиваются закрытой системой измерения количества груза в танке по объему его незаполненной части.

(h) Любой новый танкер вместимостью 2.000 брутто-регистражных тонн и выше, не предусмотренный пунктом (a) настоящего Правила, оборудуется системой пожаротушения, обеспечивающей подачу пены на внутреннюю или внешнюю поверхность танков. Детали такой установки должны удовлетворять требованиям Администрации.

ГЛАВА V. БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 12. СУДОВОЕ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Существующий текст пункта (a) заменяется следующим:

(a) Все суда вместимостью 1.600 брутто-регистражных тонн и выше, но менее 10.000 брутто-регистражных тонн, оборудуются по крайней мере одной радиолокационной установкой. Все суда вместимостью 10.000 брутто-регистражных тонн и выше оборудуются по крайней мере двумя радиолокационными установками, причем каждая из них действует независимо от другой. Все радиолокационные установки, предусмотренные в соответствии с требованиями настоящего Правила, должны быть одобренного Администрацией типа и должны соответствовать эксплуатационным нормам не ниже норм, принятых Организацией. На ходовом мостике таких судов предусматриваются средства для совмещения радиолокационного изображения с картой.

Правило 19. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОРУЛЕВОГО

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(d) Управление рулем вручную испытывается после продолжительного пользования авторулевым и перед входом судна в районы, где судовождение требует особой осторожности.

В настоящую главу вносятся следующие новые Правила:

Правило 19-1. ДЕЙСТВИЕ РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА

В районах, где судовождение требует особой осторожности, на судах должно быть в эксплуатации более одной силовой установки рулевого устройства, если такие установки могут работать одновременно.

Правило 19-2. РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО — ИСПЫТАНИЕ И УЧЕНИЯ

(a) Не позднее чем за 12 часов до отхода экипаж судна проверяет и испытывает рулевое устройство судна. Порядок испытания включает, если применимо, действие нижеследующих устройств:

- (i) Главное рулевое устройство;
- (ii) Вспомогательное рулевое устройство;
- (iii) Системы дистанционного управления рулевым устройством;
- (iv) Посты рулевого управления на ходовом мостике;
- (v) Аварийный источник энергии;
- (vi) Индикаторы углового положения руля по отношению к действительному положению руля;
- (vii) Тревожные сигналы прекращения питания системы дистанционного управления рулевым устройством; и
- (viii) Тревожные сигналы прекращения питания силовой установки рулевого устройства.

(b) Проверки и испытания включают:

- (i) Полюное движение руля в соответствии с требуемыми возможностями рулевого устройства;
- (ii) Визуальный осмотр рулевого устройства и связывающих его с другими устройствами механизмов; и
- (iii) Действие средств связи между ходовым мостиком и помещением рулевого устройства.

(c) (i) Простейшая рабочая инструкция со схемой энергетического блока, показывающей порядок переключения на системы дистанционного управления рулевым устройством и силовые установки рулевого устройства, должна постоянно находиться на видном месте на ходовом мостике и в помещении рулевого устройства.

(ii) Весь командный состав, занимающийся эксплуатацией и/или техническим обслуживанием рулевого устройства, должен хорошо знать действие систем рулевого управления, установленных на судне, и порядок перехода с одной системы на другую.

(d) Кроме обычных проверок и испытаний, предписанных в пунктах (a) и (b) настоящего Правила, один раз в три месяца, по крайней мере, проводятся учения по управлению судном в аварийной ситуации для отработки порядка управления судном в аварийной ситуации. Эти учения включают непосредственно управление судном из помещения рулевого устройства, порядок осуществления связи с ходовым мостиком и, если применимо, действие других источников электроэнергии.

(e) Администрация может отказаться от осуществления проверок и испытаний, предписанных в пунктах (a) и (b) настоящего Правила, для судов, регулярно совершающих короткие рейсы. Такие суда должны проходить эти проверки и испытания по крайней мере один раз в неделю.

(f) Дата, на которую осуществляются проверки и испытания, предписанные в пунктах (a) и (b) настоящего Правила, а также дата и описание учений по

управлению судном в аварийной ситуации, проведенных согласно пункта (d) настоящего Правила, заносятся в судовой журнал в соответствии с предписанием Администрации.

ДОПОЛНЕНИЕ

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

Существующая форма Свидетельства дополняется следующей формой Приложения:

ПРИЛОЖЕНИЕ К СВИДЕТЕЛЬСТВУ О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

(ГЕРБ СТРАНЫ)

(СТРАНА)

Выдано на основании положений Протокола 1978 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

<i>Название судна</i>	<i>Позывные</i>	<i>Порт приписки</i>	<i>Тоннаж судна (метрич. тонны)</i>	<i>Год постройки</i>
-----------------------	-----------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------

Тип судна:

- Танкер, занятый в перевозке сырой нефти*
- Танкер, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть*
- Танкер, занятый в перевозке сырой/иной нефти*
- Грузовое судно, иное чем танкер, занятое в перевозке нефти*

Дата контракта на постройку либо на значительную переделку или модификацию . . .

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки и на которую началась значительная переделка или модификация

Дата поставки или завершения значительной переделки или модификации

* Ненужное зачеркнуть.

Настоящее Приложение должно быть постоянно приложено к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции.

Настоящим удостоверяется:

Что судно освидетельствовано в соответствии с Правилем 10 Главы I Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года; и

Что освидетельствованием установлено, что состояние корпуса, оборудования и снабжения, определенных в этом Правиле, во всех отношениях удовлетворительно, а также что данное судно отвечает требованиям Протокола.

Настоящее свидетельство действительно до при условии проведения промежуточного(-ых) освидетельствования(-ий) через промежутки времени, равные

Выдано
 (Место выдачи Свидетельства)

..... 19 .. г.
 (Подпись должным образом уполномоченного лица,
 выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом Правлом 10 Главы I Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, установлено, что данное судно отвечает соответствующим положениям Протокола.

Подписано
 (Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место
 Дата

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию
 (Печать или штамп Организации)

Подписано
 (Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место
 Дата

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию
 (Печать или штамп организации)

Подписано
 (Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место
 Дата

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию
 (Печать или штамп организации)

Подписано
 (Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место
 Дата

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию
 (Печать или штамп организации)

**ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА
ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ**

Существующая форма Свидетельства дополняется следующей формой Приложения:

**ПРИЛОЖЕНИЕ К СВИДЕТЕЛЬСТВУ О БЕЗОПАСНОСТИ
ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ**

(ГЕРБ СТРАНЫ)

(СТРАНА)

Выдано на основании положений Протокола 1978 года к Международной Конвенции
по охране человеческой жизни на море 1974 года

<i>Название судна</i>	<i>Позывные</i>	<i>Порт приписки</i>	<i>Дедвейт судна (метрич. тонны)</i>	<i>Год постройки</i>
-----------------------	-----------------	----------------------	--------------------------------------	----------------------

Тип судна:

- Танкер, занятый в перевозке сырой нефти*
- Танкер, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть*
- Танкер, занятый в перевозке сырой/иной нефти*
- Грузовое судно, иное чем танкер, занятое в перевозке нефти*

Дата контракта на постройку либо на значительную переделку или модификацию ..

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки и на которую началась значительная переделка или модификация

Дата поставки или завершения значительной переделки или модификации

* Ненужное зачеркнуть.

Настоящее Приложение должно быть постоянно приложено к Свидетельству о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

Настоящим удостоверяется:

Что судно освидетельствовано в соответствии с Правилем 8 Главы Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года; и

Что освидетельствованием установлено, что состояние корпуса, оборудования и снабжения, определенных в этом Правиле, во всех отношениях удовлетворительно, а также что данное судно отвечает требованиям Протокола.

Настоящее Свидетельство действительно до при условии проведения промежуточного(-ых) освидетельствования(-ий) через промежутки времени, равные

Выдано
(Место выдачи Свидетельства)

..... 19 .. г.

(Подпись должным образом уполномоченного лица,
выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом Правилем 8 Главы I Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, установлено, что данное судно отвечает соответствующим положениям Протокола.

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место

Дата

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию

(Печать или штамп Организации)

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

В соответствии с положениями Правила 14 Главы I настоящего Протокола срок действия данного Свидетельства продлен до

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 18961. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Las Partes en el presente Protocolo,

Considerando que son Partes en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974,

Considerando que dicho Convenio puede contribuir decisivamente a acrecentar la seguridad de los buques y de los bienes en el mar y de la vida humana a bordo de los buques,

Considerando que es preciso dar aún mayor incremento a la seguridad de los buques, especialmente la de los buques tanque,

Considerando que el modo más eficaz de lograr ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

Convienen:

Artículo I. OBLIGACIONES GENERALES

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al Anexo.

Artículo II. AMBITO DE APLICACIÓN

1. Las disposiciones de los Artículos II, III (exceptuado el párrafo *a*), IV, VI *b*, *c*) y *d*), VII y VIII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante llamado « el Convenio ») quedan incorporadas al presente Protocolo, entendiéndose que las referencias que se hagan en dichos Artículos al Convenio y a los Gobiernos Contratantes serán consideradas respectivamente como referencias al presente Protocolo y a las Partes en el presente Protocolo.

2. Todo buque al que sea aplicable el presente Protocolo satisfará las disposiciones del Convenio, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3. Respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán las prescripciones del Convenio y del presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

Artículo III. COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a facilitar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada « la Organización ») y a depositar ante él una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a fines de aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

*Artículo IV. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN,
APROBACIÓN Y ADHESIÓN*

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 1978 hasta el 1 de marzo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente Artículo, los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

- a) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

3. El presente Protocolo sólo podrá ser objeto de firma sin reserva o de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados que hayan firmado sin reserva o ratificado, aceptado o aprobado el Convenio o que se hayan adherido al mismo.

Artículo V. ENTRADA EN VIGOR

1. El presente Protocolo entrará en vigor seis meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes de conformidad con lo prescrito en el Artículo IV del presente Protocolo, aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes de que entre en vigor el Convenio.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del Artículo VIII del Convenio, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

Artículo VI. DENUNCIA

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

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

3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4. Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte será considerada también como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte.

Artículo VII. DEPOSITARIO

1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado « el depositario »).

2. El depositario:

- a) Informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:
 - i) Cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

- ii) La fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iii) Todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
- b) Remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo VIII. IDIOMAS

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe e italiano, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

ANEXO. MODIFICACIONES Y ADICIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

PARTE A. AMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES, ETC.

Regla 2. DEFINICIONES

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

n) Por « edad del buque », el período transcurrido desde el año de construcción que conste en los documentos de matrícula del buque.

PARTE B. RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 6. INSPECCIÓN Y RECONOCIMIENTO

Se sustituye el texto actual de la Regla 6 por el siguiente:

a) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes Reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración tomará disposiciones para que, durante el período de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque. Podrán ser realizadas por los propios servicios de inspección de la Administración, por inspectores nombrados u organizaciones reconocidas o por otras Partes, a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en las Reglas 8 y 10 del presente Capítulo, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

c) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en los párrafos a) y b) de la presente Regla facultará cuando menos a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

- i) Exigir la realización de reparaciones en el buque; y
- ii) Realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

d) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas a su debido tiempo y notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

e) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

Regla 7. RECONOCIMIENTOS EN BUQUES DE PASAJE

Se sustituye el texto actual del párrafo b) iii) por el siguiente:

iii) También se efectuará un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la Regla 11 del presente Capítulo, y siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo, así como con las del Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en relación con los mismos por la Administración.

Regla 8. RECONOCIMIENTOS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTRO EQUIPO DE LOS BUQUES DE CARGA

Se sustituye el texto actual de la Regla 8 por el siguiente:

a) Los dispositivos de salvamento, exceptuados la instalación radiotelegráfica de los botes salvavidas a motor y el aparato radiocléctrico portátil de las embarcaciones de supervivencia, el ecosonda, el girocompás, los dispositivos de extinción de incen-

dios y el sistema de gas inerte de los buques de carga a los que sean aplicables los Capítulos II-1, II-2, III y V del Convenio y el presente Protocolo serán objeto de reconocimientos iniciales y ulteriores, tal como se prescribe para buques de pasaje en la Regla 7 del Capítulo I del Convenio y en el presente Protocolo sustituyendo los doce meses que figuran en el párrafo *a*) ii) de dicha Regla por veinticuatro meses. En estos reconocimientos se incluirán los planos del sistema de lucha contra incendios en los buques nuevos, y las escalas de práctico, las escalas mecánicas de práctico, las luces, las marcas y los medios de dar señales acústicas que lleven los buques nuevos y los buques existentes, a fin de garantizar que los buques cumplen con todas las prescripciones del Convenio y del presente Protocolo y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor.

b) Los buques tanque con edad mínima de diez años serán objeto de reconocimientos intermedios dentro del plazo de tres meses anterior o posterior al aniversario de la expedición del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, de modo que se garantice que el equipo prescrito en el párrafo *a*) de la presente Regla ha sido mantenido de conformidad con la Regla 11 del presente Capítulo y está en buen estado de funcionamiento. Dichos reconocimientos intermedios se consignarán en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, expedido de conformidad con la Regla 12 *a*) iii) del Capítulo I del Convenio.

*Regla 10. RECONOCIMIENTOS DEL CASCO, LAS MÁQUINAS
Y EL EQUIPO DE LOS BUQUES DE CARGA*

Se sustituye el texto actual de la Regla 10 por el siguiente:

a) El casco, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expidan Certificados de seguridad del equipo para buques de carga, Certificados de seguridad radiotelegráfica para buques de carga o Certificados de seguridad radiotelefónica para buques de carga) de todo buque de carga serán reconocidos al término de su construcción o instalación, y a partir de entonces con arreglo a los procedimientos que la Administración pueda considerar necesarios para garantizar que el estado de los mismos es satisfactorio en todos los sentidos, y con la periodicidad siguiente:

- i) A intervalos especificados por la Administración, que no excedan de cinco años (reconocimientos periódicos);
- ii) Todo buque tanque con edad mínima de diez años será objeto no sólo de dichos reconocimientos periódicos sino además de, cuando menos, un reconocimiento intermedio durante el período de validez de su Certificado de seguridad de construcción para buque de carga; cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado.

b) Los reconocimientos inicial y periódicos se realizarán de modo que garanticen que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y otros equipos sean en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. Dichos reconocimientos comprenderán también, cuando se trate de buques tanque, la inspección del exterior de los fondos del buque, salas de bombas, sistemas de tuberías de paso de la carga y del combustible, tubos de aireación, válvulas de presión y vacío y pantallas cortallamas.

c) El reconocimiento intermedio de los buques tanque con edad mínima de diez años comprenderá la inspección del aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, salas de bombas, sistemas de tuberías de paso de la carga y del combustible en cubierta y en las salas de bombas, así como de los tubos de aireación,

válvulas de presión y vacío y pantallas cortallamas, las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas y el exterior de los fondos del buque. Además de someter la instalación eléctrica a una inspección visual, se comprobará la resistencia del aislamiento del equipo eléctrico en las zonas peligrosas. Si, efectuado el examen, hubiere alguna duda acerca del estado de las tuberías, se tomarán las medidas complementarias que se consideren necesarias, como pruebas de presión y de determinación del espesor. Estos reconocimientos intermedios se anotarán en el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, expedido de conformidad con la Regla 12 a) ii) del Capítulo I del Convenio.

d) También se efectuará un reconocimiento general o parcial según dicten las circunstancias, cuando sea necesario después de la investigación prescrita en la Regla 11 del presente Capítulo y siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que se encuentren a bordo.

Regla 11. MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES COMPROBADAS EN EL RECONOCIMIENTO

Se sustituye el texto actual de la Regla 11 por el siguiente:

a) El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo, para así garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que se encuentren a bordo.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las Reglas 6, 7, 8, 9 y 10 del Capítulo I del Convenio y en el presente Protocolo, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto, y éste o aquél afecten su seguridad o la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otros, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las Reglas 6, 7, 8, 9 y 10 del Capítulo I del Convenio y en el presente Protocolo. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

Regla 14. DURACIÓN Y VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS

Se sustituye el texto actual de la Regla 14 por el siguiente:

a) Con excepción del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y de todo Certificado de exención, los certificados se expedirán para un período que no exceda de doce meses. El Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se expedirá para un período que no exceda de cinco años. El Certificado de seguridad del equipo para buque de carga se expedirá para un período que no exceda de veinticuatro meses. El período de validez de un Certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido.

b) No se autorizará ninguna prórroga del período de validez de cinco años del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

c) Cuando se realice un reconocimiento dentro de los dos meses que precedan al vencimiento del período de validez inicialmente asignado a un certificado, ya sea éste un Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga o un Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga, expedido para buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas, dicho certificado podrá ser anulado y sustituido por otro nuevo que caducará doce meses después de la fecha de vencimiento del período de validez inicialmente asignado.

d) Si en la fecha de vencimiento de uno de sus certificados, excluido el mencionado en el párrafo b) de la presente Regla, un buque no se encuentra en un puerto del país en que esté matriculado o en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el país en que esté matriculado o el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.

e) Ningún certificado podrá ser prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo d) de la presente Regla por un período superior a cinco meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al país en que esté matriculado o al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dichos puerto o país sin haber obtenido previamente un certificado nuevo.

f) Todo certificado, excluido el mencionado en el párrafo b) de la presente Regla, que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente Regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.

g) Un certificado perderá su validez:

- i) Si no se han efectuado las inspecciones y los reconocimientos dentro de los intervalos estipulados en las Reglas 7 a), 8, 9 y 10 a) del Capítulo I del Convenio y del presente Protocolo o dentro de los que se hayan podido prorrogar de conformidad con los párrafos d, e) o f) de la presente Regla; o
- ii) Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno; sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los párrafos a) y b) de la Regla 11 del presente Capítulo; en el caso de un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 19. INSPECCIONES

Se sustituye el texto actual de la Regla 19 por el siguiente:

a) Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte estará sujeto a las inspecciones de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de tal Parte, en tanto que el objeto de esas inspecciones sea comprobar que los certificados expedidos en virtud de las Reglas 12 ó 13 del Capítulo I del Convenio son válidos.

b) Si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno cualquiera de los certificados o que el buque no cumple con lo dispuesto en los párrafos a) y b) de la Regla 11 del presente Capítulo.

c) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo *b)* de la presente Regla o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la inspección tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

d) Cuando la inspección origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquélla informará inmediatamente por escrito al Cónsul o, en ausencia de éste, al más próximo representante diplomático del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Además los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados serán también notificados. Se pondrá en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.

e) Cuando las autoridades del Estado rector del puerto interesadas no puedan tomar las medidas indicadas en los párrafos *c)* y *d)* de la presente Regla o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dichas autoridades transmitirán toda la información pertinente en relación con el buque a las autoridades del siguiente puerto de escala, así como a los interesados mencionados en el párrafo *d)* de la presente Regla.

f) Cuando se realicen inspecciones en virtud de lo dispuesto en la presente Regla, se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si a causa de tales inspecciones el buque es indebidamente detenido o demorado, tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos.

CAPÍTULO II-1. CONSTRUCCIÓN — COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

PARTE A. GENERALIDADES

Regla 1. AMBITO DE APLICACIÓN

Se añaden los apartados siguientes al texto actual del párrafo *b)*:

iii) No obstante lo dispuesto en el apartado ii) del presente párrafo y en el párrafo *a)* iii) de la presente Regla, a los efectos de la Regla 29 *d)* del presente Capítulo por buque tanque nuevo se entenderá:

- 1) Un buque tanque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o
- 2) En ausencia de un contrato de construcción, un buque tanque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o
- 3) Un buque tanque cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o
- 4) Un buque tanque que haya sido objeto de una reforma o una modificación de carácter importante:
 - aa)* Para las cuales se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o
 - bb)* Respecto de las cuales, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o
 - cc)* Que queden terminadas después del 1 de junio de 1982.
- iv) A los efectos de la Regla 29 *d)* del presente Capítulo, por buque tanque existente se entenderá un buque tanque que no sea un buque tanque nuevo según se define éste en el apartado iii) del presente párrafo.

v) A los efectos del apartado iii) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un buque tanque existente de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas realizada para satisfacer las prescripciones del presente Protocolo o del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituye una reforma o una modificación de carácter importante.

Regla 2. DEFINICIONES

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

k) Sistema de telemando del aparato de gobierno es el medio por el cual se transmiten los necesarios movimientos de timón desde el puente de navegación hasta los mandos del servomotor del aparato de gobierno.

l) Aparato de gobierno principal es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (caña o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesario para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.

m) Servomotor del aparato de gobierno es:

- i) En el caso de un aparato de gobierno eléctrico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;
- ii) En el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado;
- iii) En el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, el motor impulsor y la bomba a la que esté acoplado.

n) Aparato de gobierno auxiliar es el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal.

PARTE C. INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

Regla 29. APARATO DE GOBIERNO

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

d) *Buques tanque solamente*

i) Las disposiciones siguientes se aplicarán a todos los buques tanques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas y, dentro de un plazo de dos años, contado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, a todos los buques tanque existentes de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas:

- 1) Irán provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de navegación; ello no supondrá la necesidad de duplicar la rueda o la caña del timón; en caso de avería del sistema de telemando del aparato de gobierno que esté operando, se podrá operar con el otro sistema inmediatamente desde un punto situado en el puente de navegación; cada uno de los sistemas de telemando del aparato de gobierno será alimentado, si es eléctrico, por su propio circuito independiente, abastecido a su vez por el circuito de energía del aparato de gobierno desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno; dado que falle el suministro de energía eléctrica a uno de los sistemas de telemando del aparato de gobierno, se dará la alarma en el puente de navegación; las alarmas prescritas en el presente apartado serán sonoras y visuales y estarán situadas en un punto del puente de navegación en que se puedan observar fácilmente;

- 2) En el compartimiento del aparato de gobierno habrá asimismo medios para el mando del aparato de gobierno principal;
- 3) En el compartimiento del aparato de gobierno habrá medios para desconectar del circuito de energía el sistema de telemando del aparato de gobierno;
- 4) Habrá medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno;
- 5) La posición angular exacta del timón vendrá indicada en el puente de navegación; tal indicación no dependerá del sistema de telemando del aparato de gobierno; y
- 6) Será posible comprobar la posición angular del timón en el compartimiento del aparato de gobierno.

ii) Además de lo prescrito en los párrafos *a)* y *d)* i) de la presente Regla, todos los buques tanque nuevos cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 10 000 toneladas cumplirán con las siguientes prescripciones:

- 1) El aparato de gobierno principal estará provisto de dos o más servomotores idénticos y será capaz de accionar el timón tal como se prescribe en el párrafo *d)* ii) 2) de la presente Regla, funcionando con uno o más servomotores; dentro de lo razonable y posible, el aparato de gobierno principal estará instalado de modo que la avería aislada ocurrida en sus tuberías o en uno de los servomotores no disminuya la integridad del resto del aparato; todos los acoplamientos mecánicos que formen parte del aparato de gobierno y la conexión mecánica con todo sistema de telemando del aparato de gobierno, que pueda haber serán de una construcción sólida y de garantía que la Administración juzgue satisfactoria;
- 2) Hallándose el buque navegando a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y con su calado máximo en agua salada, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35 grados a una banda hasta otra de 35 grados a la banda opuesta; se podrá cambiar el timón desde una posición de 35 grados a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos, dadas las mismas condiciones;
- 3) El aparato de gobierno principal deberá ser de accionamiento mecánico siempre que sea necesario para cumplir con lo prescrito en el párrafo *d)* ii) 2) de la presente Regla;
- 4) Los servomotores del aparato de gobierno principal serán de un tipo que arranque automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro;
- 5) Dado que falle uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en el puente de navegación; se podrá poner en funcionamiento automática o manualmente cada uno de los servomotores desde un punto situado en el puente de navegación; y
- 6) Se proveerá un suministro secundario de energía derivada de la fuente de energía eléctrica de emergencia o de otra fuente independiente de energía situada en el compartimiento del aparato de gobierno, que pueda entrar en acción automáticamente sin tardar más de 45 segundos y que baste para alimentar por lo menos un servomotor del aparato de gobierno de modo que éste pueda accionar el timón tal como se especifica más abajo, y también para alimentar el correspondiente sistema de telemando del aparato de gobierno y el axiómetro; la citada fuente independiente de energía sólo se utilizará para este fin y tendrá capacidad suficiente para funcionar ininterrumpidamente durante media hora; hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a 7 nudos si esta velocidad fuera mayor, y con su calado máximo en agua salada, el servomotor del aparato de gobierno, mientras esté siendo alimentado por la

fuerza secundaria de energía, deberá poder cambiar el timón desde una posición de 15 grados a una banda hasta otra de 15 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos.

CAPÍTULO II-2. CONSTRUCCIÓN — PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

PARTE A. GENERALIDADES

Regla 1. AMBITO DE APLICACIÓN

Se añaden los apartados siguientes al texto actual del párrafo a):

iv) No obstante lo dispuesto en los apartados ii) y iii) del presente párrafo, o los efectos de las Reglas 55 a) ii) y 60 del presente Capítulo por buque tanque nuevo se entenderá:

- 1) Un buque tanque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o
- 2) En ausencia de un contrato de construcción, un buque tanque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o
- 3) Un buque tanque cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o
- 4) Un buque tanque que haya sido objeto de una reforma o una modificación de carácter importante:

aa) Para las cuales se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o

bb) Respecto de las cuales, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o

cc) Queden terminadas después del 1 de junio de 1982.

v) A los efectos de las Reglas 55 a) ii) y 60 del presente Capítulo, por buque tanque existente se entenderá un buque tanque que no sea un buque tanque nuevo según se define éste en el apartado iv) del presente párrafo.

vi) A los efectos del apartado iv) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un buque tanque existente de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas realizada para satisfacer las prescripciones del presente Protocolo o del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituye una reforma o una modificación de carácter importante.

Regla 3. DEFINICIONES

Se sustituye el texto actual del párrafo v) por el siguiente:

v) Por « peso del buque vacío », valor que se expresa en toneladas métricas, se entiende el desplazamiento de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

x) Por « crudo » se entiende toda mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluye:

- i) Crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados;
- ii) Crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

PARTE E. MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS
EN BUQUES TANQUE

Regla 55. AMBITO DE APLICACIÓN

Se sustituye el texto actual de esta Regla por el siguiente:

- a) Salvo disposición expresa en otro sentido:
- i) La presente Parte será de aplicación a todos los buques tanque nuevos que transporten crudos y productos derivados del petróleo cuyo punto de inflamación se dé a una temperatura que no exceda de 60°C (140°F) (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación de tipo aprobado, y cuya presión de vapor Reid esté por debajo de la presión atmosférica, y otros productos líquidos que presenten un riesgo análogo de incendio;
 - ii) Además, todos los buques a los que se aplique esta Parte cumplirán con lo prescrito en las Reglas 52, 53 y 54 del Capítulo II-2 del Convenio, si bien no se utilizarán los sistemas fijos contraincendios, a base de gas, para los espacios de carga, en los buques tanque nuevos ni en los existentes que satisfagan lo dispuesto en la Regla 60 del presente Capítulo; con respecto a los buques tanque existentes a los que no se exija que satisfagan la Regla 60, la Administración podrá, al aplicar lo prescrito en la Regla 52 *f*), aceptar un sistema de espuma capaz de dirigir ésta al interior o al exterior de los tanques; los pormenores de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.
- b) Si se proyecta transportar cargamentos distintos de los citados en el párrafo *a*) i) de la presente Regla que supongan riesgos adicionales de incendio, se tomarán las medidas de seguridad complementarias que la Administración juzgue oportunas.
- c) Los buques de carga combinados no transportarán productos sólidos a menos que todos los tanques de carga se hallen vacíos de crudos y de gas desprendido o a menos que, en cada caso, las medidas adoptadas sean satisfactorias a juicio de la Administración.

Regla 60. PROTECCIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA

Se sustituye el texto actual de esta Regla por el siguiente:

- a) En los buques tanque nuevos de un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas, a fin de proteger la zona cubierta en que se encuentran los tanques de carga y estos mismos tanques, habrá un sistema fijo de espuma instalado en cubierta y un sistema fijo de gas inerte ajustados a lo dispuesto en las Reglas 61 y 62 del Capítulo II-2 del Convenio. No obstante, en lugar de dichos sistemas, tras examinar la disposición del buque y su equipo la Administración podrá aceptar otras combinaciones de sistemas fijos si éstos ofrecen una protección equivalente, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del Capítulo I del Convenio.
- b) Para ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del de espuma en cubierta deberá:
- i) Ser capaz de extinguir el fuego prendido en sustancias derramadas y de impedir la ignición del combustible derramado que todavía no esté ardiendo; y
 - ii) Ser capaz de combatir incendios en tanques averiados.
- c) Para que pueda ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del fijo de gas inerte deberá:
- i) Ser capaz de impedir acumulaciones peligrosas de mezclas explosivas en los tanques de carga intactos durante el servicio normal, a lo largo de todo el viaje en lastre y mientras se efectúe toda operación necesaria en el interior de los tanques; y
 - ii) Haber sido proyectado de modo que el riesgo de ignición nacido de la generación de electricidad estática en el propio sistema quede reducido al mínimo.

d) Todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de crudos estará dotado de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en el párrafo *a)* de la presente Regla a partir de una fecha no posterior a:

- i)* Un plazo de dos años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas métricas; y a
- ii)* Un plazo de cuatro años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto inferior a 70 000 toneladas métricas, si bien por lo que respecta a los que tengan un peso muerto inferior a 40 000 toneladas métricas y no estén dotados de máquinas de lavado de tanques cuyo caudal, por máquina, sea superior a 60 metros cúbicos por hora, la Administración podrá eximir a los que sean buques tanque existentes de las prescripciones del presente párrafo cuando no sea razonable ni posible aplicarlas, teniendo en cuenta las características de proyecto del buque.

e) Todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos y todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos, dotado de máquinas de lavado de tanques cuyo caudal, por máquina, sea superior a 60 metros cúbicos por hora, estarán dotados de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en el párrafo *a)* de la presente Regla a partir de una fecha no posterior a:

- i)* Un plazo de dos años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas métricas; y a
- ii)* Un plazo de cuatro años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto inferior a 70 000 toneladas métricas.

f) Todo buque tanque que utilice un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga estará dotado de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en la Regla 62 del Capítulo II-2 del Convenio y de máquinas de lavado fijas.

g) Todos los buques tanque dotados de un sistema fijo de gas inerte irán provistos de un sistema de indicación del espacio vacío en los tanques sin abrir éstos.

h) Todo buque tanque nuevo de arqueo bruto igual o superior a 2 000 toneladas, no regido por las disposiciones del párrafo *a)* de la presente Regla, irá provisto de un sistema de espuma capaz de dirigir ésta al interior o al exterior de los tanques. Los pormenores de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

CAPÍTULO V. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 12. APARATOS NÁUTICOS DE A BORDO

Se sustituye el texto actual del párrafo *a)* por el siguiente:

a) Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas pero inferior a 10 000 toneladas llevarán por lo menos un radar. Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas llevarán por lo menos dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. Todos los radares instalados en cumplimiento de la presente Regla serán de un tipo aprobado por la Administración y se ajustarán a normas operacionales no inferiores a las adoptadas por la Organización. En el puente de estos buques habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por el radar.

Regla 19. EMPLEO DEL PILOTO AUTOMÁTICO

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

d) El gobierno manual será objeto de comprobación después de toda utilización prolongada del piloto automático y antes de entrar en las zonas en que la navegación exija precauciones especiales.

Se añaden las Reglas siguientes al presente Capítulo:

Regla 19-1. FUNCIONAMIENTO DEL APARATO DE GOBIERNO

En las zonas en que la navegación exija precauciones especiales, a bordo habrá más de un servomotor del aparato de gobierno funcionando cuando los servomotores tengan aptitud para funcionar simultáneamente.

Regla 19-2. APARATO DE GOBIERNO — COMPROBACIÓN Y PRÁCTICAS

a) Dentro de las 12 horas previas a la salida del buque, la tripulación verificará y probará el aparato de gobierno. El procedimiento de comprobación comprenderá, según proceda, el funcionamiento de:

- i) El aparato de gobierno principal;
- ii) El aparato de gobierno auxiliar;
- iii) Los sistemas de telemando del aparato de gobierno;
- iv) Los puestos de gobierno situados en el puente de navegación;
- v) La fuente de energía de emergencia;
- vi) Los axiómetros, tomando como referencia la posición real del timón;
- vii) Los dispositivos de alarma para fallos en el suministro de energía eléctrica destinada a los sistemas de telemando del aparato de gobierno; y
- viii) Los dispositivos de alarma para fallos del servomotor del aparato de gobierno.

b) Las verificaciones y pruebas comprenderán:

- i) El recorrido completo del timón de acuerdo con las características que el aparato de gobierno deba reunir;
- ii) La inspección visual del aparato de gobierno y de sus conexiones articuladas; y
- iii) El funcionamiento de los medios de comunicación existentes entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno.

c) i) En el puente de navegación y en el compartimiento del aparato de gobierno habrá expuestas permanentemente unas sencillas instrucciones de manejo con un diagrama funcional que muestre los procedimientos de conmutación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno y de los servomotores de éste.

ii) Todos los oficiales encargados del manejo o el mantenimiento del aparato de gobierno estarán familiarizados con el funcionamiento de los sistemas de gobierno instalados en el buque y con los procedimientos para pasar de un sistema a otro.

d) Además de las verificaciones y pruebas normales prescritas en los párrafos *a)* y *b)* de la presente Regla, se efectuarán prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia por lo menos una vez cada tres meses, a fin de adquirir experiencia en los procedimientos de gobierno apropiados para esas situaciones. Dichas prácticas comprenderán el mando directo desde el compartimiento del aparato de gobierno, los procedimientos de comunicación con el puente de navegación y, cuando proceda, la utilización de las fuentes secundarias de energía.

e) La Administración podrá no obligar a satisfacer la prescripción de efectuar las verificaciones y pruebas prescritas en los párrafos *a)* y *b)* de la presente Regla con

respecto a los buques que realicen con regularidad viajes de corta duración. Dichos buques deberán efectuar las verificaciones y pruebas mencionadas por lo menos una vez semanalmente.

f) La fecha en que se efectúen las verificaciones y pruebas prescritas en los párrafos a) y b) de la presente Regla y la fecha y los pormenores de las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia efectuadas en virtud del párrafo d) de la presente Regla, se anotarán en el Diario de navegación prescrito por la Administración.

APÉNDICE

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA

Se añade el siguiente modelo de Suplemento al actual modelo de Certificado

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

(SELLO OFICIAL)

(NACIONALIDAD)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

<i>Nombre del buque</i>	<i>Número o letras distintivos</i>	<i>Puerto de matrícula</i>	<i>Peso muerto del buque (toneladas métricas)</i>	<i>Año de construcción</i>
-----------------------------	--	--------------------------------	---	--------------------------------

Tipo de buque:

Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos*

Buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos*

Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos/otros hidrocarburos*

Buque de carga distinto de un buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos*

Fecha del contrato de construcción o de la reforma o modificación de carácter importante

Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción o en que comenzó una reforma o una modificación de carácter importante

Fecha de entrega del buque o de terminación de una reforma o de una modificación de carácter importante

* Táchese según proceda.

El presente Suplemento irá siempre unido al Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

Se certifica:

Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la Regla 10 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; y

Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado del casco, de las máquinas y del equipo, según lo definido en la expresada Regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y que el buque cumple con las prescripciones del Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el de de sujeto a la realización del(de los) reconocimiento(s) intermedio(s) necesario(s) al término de(cada)

(Indíquese el período)

Expedido en

(Lugar de expedición del Certificado)

a de de 19..

(Firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que en el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 10 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo

Firmado:

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado:

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado:
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el
(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado:
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:
(Sello o estampilla de la autoridad)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUES DE CARGA

Se añade el siguiente modelo de Suplemento al actual modelo de Certificado

*SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD
 DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA*

(SELLO OFICIAL)

(NACIONALIDAD)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

<i>Nombre del buque</i>	<i>Número o letras distintivos</i>	<i>Puerto de matrícula</i>	<i>Peso muerto del buque (toneladas métricas)</i>	<i>Año de construcción</i>
-----------------------------	--	--------------------------------	---	--------------------------------

Tipo de buque:

- Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos*
- Buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos*
- Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos/otros hidrocarburos*
- Buque de carga distinto de un buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos*

Fecha del contrato de construcción o de la reforma o modificación de carácter importante

Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción o en que se comenzó una reforma o una modificación de carácter importante

Fecha de entrega del buque o de terminación de una reforma o de una modificación de carácter importante

* Táchese según proceda.

El presente Suplemento irá siempre unido al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.

Se certifica:

Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la Regla 8 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; y

Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado del equipo de seguridad, según lo definido en la expresada Regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y que el buque cumple con las prescripciones del Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el de de sujeto a la realización del(de los) reconocimiento(s) intermedio(s) necesario(s) al término de(cada)

(Indíquese el período)

Expedido en

(Lugar de expedición del Certificado)

a de de 19..

(Firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que en el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 8 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo.

Firmado:

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado:
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el
(Sello o estampilla de la autoridad)

En virtud de lo dispuesto en la Regla 14 del Capítulo I del Protocolo, se proroga la validez del presente Certificado hasta el de de

Firmado:
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

阿富汗：

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan :
За Афганистан:
Por el Afganistán:

阿尔巴尼亚：

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:
Por Albania:

阿尔及利亚：

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:
Por Argelia:

安哥拉：

For Angola:
Pour l'Angola :
За Анголу:
Por Angola:

阿根廷：

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:
Por la Argentina:

澳大利亚：

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:
Por Australia:

奥地利：

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:
Por Austria:

巴 哈 马 :

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские О-ва:
Por las Bahamas:

巴 林 :

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:
Por Bahrein:

孟 加 拉 :

For Bangladesh:
Pour le Bangladesh :
За Бангладеш:
Por Bangladesh:

巴 巴 多 斯 :

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:
Por Barbados:

比 利 时 :

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:
Por Bélgica:

[ROBERT VAES]¹

Sous réserve d'approbation et de ratification
Londres, le 8 septembre 1978²

贝 宁 :

For Benin:
Pour le Bénin :
За Бенин:
Por Benin:

¹ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Intergovernmental 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.

² Subject to approval and ratification, London, 8 September 1978.

不丹：

For Bhutan:
Pour le Bhoutan :
За Бутан:
Por Bhután:

玻利维亚：

For Bolivia:
Pour la Bolivie :
За Боливию:
Por Bolivia:

博茨瓦纳：

For Botswana:
Pour le Botswana :
За Ботсвану:
Por Botswana:

巴西：

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:
Por el Brasil:

保加利亚：

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За Болгарию:
Por Bulgaria:

缅甸：

For Burma:
Pour la Birmanie :
За Бирму:
Por Birmania:

布隆迪：

For Burundi:
Pour le Burundi :
За Бурунди:
Por Burundi:

白俄罗斯苏维埃社会主义共和国：

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :

За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

Por la República Socialista Soviética de Bielorrusia:

加拿大：

For Canada:

Pour le Canada :

За Канаду:

Por el Canadá:

佛得角：

For Cape Verde:

Pour le Cap-Vert :

За О-ва Зеленого Мыса:

Por Cabo Verde:

中 非 共 和 国：

For the Central African Republic:

Pour la République centrafricaine :

За Центральноафриканскую Республику:

Por la República Centrafricana:

乍 得：

For Chad:

Pour le Tchad :

За Чад:

Por el Chad:

智 利：

For Chile:

Pour le Chili :

За Чили:

Por Chile:

中 国：

For China:

Pour la Chine :

За Кнѣтай:

Por China:

哥伦比亚：

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:
Por Colombia:

科摩罗：

For the Comoros:
Pour les Comores :
За Коморские О-ва:
Por las Comoras:

刚果：

For the Congo:
Pour le Congo :
За Конго:
Por el Congo:

哥斯达黎加：

For Costa Rica:
Pour le Costa Rica :
За Коста-Рику:
Por Costa Rica:

古巴：

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:
Por Cuba:

塞浦路斯：

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:
Por Chipre:

捷克斯洛伐克：

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:
Por Checoslovaquia:

民主柬埔寨：

For Democratic Kampuchea:
Pour le Kampuchea démocratique :
За Демократическую Кампучию:
Por Kampuchea Democrática:

朝鲜民主主义人民共和国：

For the Democratic People's Republic of Korea:
Pour la République populaire démocratique de Corée :
За Корейскую Народно-Демократическую Республику:
Por la República Popular Democrática de Corea:

民主也门：

For Democratic Yemen:
Pour le Yémen démocratique :
За Демократический Йемен:
Por el Yemen Democrático:

丹 麥：

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:
Por Dinamarca:

吉布提：

For Djibouti:
Pour Djibouti :
За Джибути:
Por Djibouti:

多米尼加共和国：

For the Dominican Republic:
Pour la République dominicaine :
За Доминиканскую Республику:
Por la República Dominicana:

厄瓜多尔：

For Ecuador:
Pour l'Équateur :
За Эквадор:
Por el Ecuador:

埃及：

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:
Por Egipto:

萨尔瓦多：

For El Salvador:
Pour El Salvador :
За Сальвадор:
Por El Salvador:

赤道几内亚：

For Equatorial Guinea:
Pour la Guinée équatoriale :
За Экваториальную Гвинею:
Por Guinea Ecuatorial:

埃塞俄比亚：

For Ethiopia:
Pour l'Éthiopie :
За Эфиопию:
Por Etiopía:

斐济：

For Fiji:
Pour Fidji :
За Фиджи:
Por Fiji:

芬兰：

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:
Por Finlandia:

法国：

For France:
Pour la France :
За Францию:
Por Francia:

[G. MARCHAND]

Sous réserve d'approbation ultérieure¹

¹ Subject to further approval.

加蓬：

For Gabon:
Pour le Gabon :
За Габон:
Por el Gabón:

冈比亚：

For the Gambia:
Pour la Gambie :
За Гамбию:
Por Gambia:

德意志民主共和国：

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:
Por la República Democrática Alemana:

德意志联邦共和国：

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:
Por la República Federal de Alemania:

[RUETE]

[Dr. BREUER]
Subject to ratification¹

加纳：

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:
Por Ghana:

希腊：

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:
Por Grecia:

格林纳达：

For Grenada:
Pour la Grenade :
За Гренаду:
Por Granada:

¹ Sous réserve de ratification.

危地马拉：

For Guatemala:
Pour le Guatemala :
За Гватемалу:
Por Guatemala:

几内亚：

For Guinea:
Pour la Guinée :
За Гвинею:
Por Guinea:

几内亚（比绍）

For Guinea-Bissau:
Pour la Guinée-Bissau :
За Гвинею -Бисау:
Por Guinea-Bissau:

圭亚那：

For Guyana:
Pour la Guyane :
За Гайану:
Por Guyana:

海地：

For Haiti:
Pour Haïti :
За Гаити:
Por Haïti:

梵蒂冈：

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège :
За Святейший Престол:
Por la Santa Sede:

洪都拉斯：

For Honduras:
Pour le Honduras :
За Гондурас:
Por Honduras:

匈牙利：

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:
Por Hungría:

冰 岛：

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:
Por Islandia:

印 度：

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:
Por la India:

印度尼西亚：

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:
Por Indonesia:

伊 朗：

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:
Por el Irán:

伊 拉 克：

For Iraq:
Pour l'Irak :
За Ирак:
Por el Iraq:

爱 尔 兰：

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:
Por Irlanda:

以色列：

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:
Por Israel:

意大利：

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:
Por Italia:

象牙海岸：

For the Ivory Coast:
Pour la Côte d'Ivoire :
За Берег Слоновой Кости:
Por la Costa de Marfil:

牙买加：

For Jamaica:
Pour la Jamaïque :
За Ямайку:
Por Jamaica:

日本：

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:
Por el Japón:

约旦：

For Jordan:
Pour la Jordanie :
За Иорданию:
Por Jordania:

肯尼亚：

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:
Por Kenya:

科威特：

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:
Por Kuwait:

~~老挝人民民主共和国~~

For the Lao People's Democratic Republic:
Pour la République démocratique populaire lao :
За Народно-Демократическую Республику Лаос:
Por la República Democrática Popular Lao:

黎巴嫩：

For Lebanon:
Pour le Liban :
За Ливан:
Por el Líbano:

莱索托：

For Lesotho:
Pour le Lesotho :
За Лесото:
Por Lesotho:

利比里亚：

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:
Por Liberia:

[G. F. B. COOPER]
Subject to ratification¹

阿拉伯利比亚民众国：

For the Libyan Arab Jamahiriya:
Pour la Jamahiriya arabe libyenne :
За Ливийскую Арабскую Джамахирию:
Por la Jamahiriya Arabe Libia:

列支敦士登：

For Liechtenstein:
Pour le Liechtenstein :
За Лихтенштейн:
Por Liechtenstein:

¹ Sous réserve de ratification.

卢森堡：

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:
Por Luxemburgo:

马达加斯加：

For Madagascar:
Pour Madagascar :
За Мадагаскар:
Por Madagascar:

马拉维：

For Malawi:
Pour le Malawi :
За Малави:
Por Malawi:

马来西亚：

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайзию:
Por Malasia:

马尔代夫：

For Maldives:
Pour les Maldives :
За Мальдивы:
Por Maldivas:

马里：

For Mali:
Pour le Mali :
За Мали:
Por Malí:

马耳他：

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:
Por Malta:

毛里塔尼亚：

For Mauritania:
Pour la Mauritanie :
За Мавританию:
Por Mauritania:

毛里求斯：

For Mauritius:
Pour Maurice :
За Маврикий:
Por Mauricio:

墨西哥：

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:
Por México:

[MANUEL TELLO]
ad referendum

摩纳哥：

For Monaco:
Pour Monaco :
За Монако:
Por Mónaco:

蒙古：

For Mongolia:
Pour la Mongolie :
За Монголию:
Por Mongolia:

摩洛哥：

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:
Por Marruecos:

莫桑比克：

For Mozambique:
Pour le Mozambique :
За Мозамбик:
Por Mozambique:

瑙 鲁 :

For Nauru:
Pour Nauru :
За Науру:
Por Nauru:

尼 泊 尔 :

For Nepal:
Pour le Népal :
За Непал:
Por Nepal:

荷 兰 :

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:
Por los Países Bajos:

[R. FACK]
Subject to approval¹

新 西 兰 :

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:
Por Nueva Zelandia:

尼 加 拉 瓜 :

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua :
За Никарагуа:
Por Nicaragua:

尼 日 尔 :

For the Niger:
Pour le Niger :
За Нигер:
Por el Níger:

尼 日 利 亚 :

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:
Por Nigeria:

¹ Sous réserve de ratification.

~~挪威：~~

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:
Por Noruega:

阿曼：

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:
Por Omán:

巴基斯坦：

For Pakistan:
Pour le Pakistan :
За Пакистан:
Por el Pakistán:

~~巴拿马：~~

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:
Por Panamá:

巴布亚新几内亚：

For Papua New Guinea:
Pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
За Папуа Новую Гвинею:
Por Papua Nueva Guinea:

巴拉圭：

For Paraguay:
Pour le Paraguay :
За Парагвай:
Por el Paraguay:

~~秘鲁：~~

For Peru:
Pour le Pérou :
За Перу:
Por el Perú:

菲 律 宾 :

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:
Por Filipinas:

波 兰 :

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:
Por Polonia:

[E. WISNIEWSKI]
Subject to ratification¹

葡 萄 牙 :

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:
Por Portugal:

卡 塔 尔 :

For Qatar:
Pour le Qatar :
За Катар:
Por Qatar:

大 韩 民 国 :

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Республику Корею:
Por la República de Corea:

罗 马 尼 亚 :

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:
Por Rumania:

卢 旺 达 :

For Rwanda:
Pour le Rwanda :
За Руанду:
Por Rwanda:

¹ Sous réserve de ratification.

萨摩亚：

For Samoa:
Pour le Samoa :
За Самоа:
Por Samoa:

圣马力诺：

For San Marino:
Pour Saint-Marin :
За Сан-Марино:
Por San Marino:

圣多美和普林西比：

For Sao Tome and Principe:
Pour Sao Tomé-et-Principe :
За Сан-Томе и Принсипи:
Por Santo Tomé y Principe:

沙特阿拉伯：

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie saoudite :
За Саудовскую Аравию:
Por la Arabia Saudita:

塞内加尔：

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:
Por el Senegal:

塞舌尔：

For Seychelles:
Pour les Seychelles :
За Сейшельские О-ва:
Por las Seychelles:

塞拉利昂：

For Sierra Leone:
Pour la Sierra Leone :
За Сьерра-Леоне:
Por Sierra Leona:

~~新加坡~~ :

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:
Por Singapur:

索马里 :

For Somalia:
Pour la Somalie :
За Сомали:
Por Somalia:

南 非 :

For South Africa:
Pour l'Afrique du Sud :
За Южную Африку:
Por Sudáfrica:

~~西班牙~~ :

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:
Por España:

斯里兰卡 :

For Sri Lanka:
Pour Sri Lanka :
За Шри Ланку:
Por Sri Lanka:

苏 丹 :

For the Sudan:
Pour le Soudan :
За Судан:
Por el Sudán:

~~苏里南~~ :

For Surinam:
Pour le Surinam :
За Суринам:
Por Surinam:

斯威士兰：

For Swaziland:
Pour le Souaziland :
За Свазиленд:
Por Swazilandia:

瑞典：

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:
Por Suecia:

[OLOF RYDBECK]
Subject to ratification¹

瑞士：

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:
Por Suiza:

阿拉伯叙利亚共和国：

For the Syrian Arab Republic:
Pour la République arabe syrienne :
За Сирийскую Арабскую Республику:
Por la República Árabe Siria:

泰国：

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:
Por Tailandia:

多哥：

For Togo:
Pour le Togo :
За Того:
Por el Togo:

汤加：

For Tonga:
Pour les Tonga :
За Тонгу:
Por Tonga:

¹ Sous réserve de ratification.

特立尼达和多巴哥：

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:
Por Trinidad y Tabago:

~~**突尼斯：**~~

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:
Por Túnez:

土耳其：

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:
Por Turquía:

乌干达：

For Uganda:
Pour l'Ouganda :
За Уганду:
Por Uganda:

乌克兰苏维埃社会主义共和国：

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:
Por la República Socialista Soviética de Ucrania:

苏维埃社会主义共和国联盟：

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:
Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

阿拉伯联合酋长国：

For the United Arab Emirates:
Pour les Emirats arabes unis :
За Объединенные Арабские Эмираты:
Por los Emiratos Arabes Unidos:

大不列颠及北爱尔兰联合王国：

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

[J. N. ARCHER]
Subject to ratification¹

喀麦隆联合共和国：

For the United Republic of Cameroon:
Pour la République-Unie du Cameroun :
За Объединенную Республику Камерун:
Por la República Unida del Camerún:

坦桑尼亚联合共和国：

For the United Republic of Tanzania:
Pour la République-Unie de Tanzanie :
За Объединенную Республику Танзания:
Por la República Unida de Tanzania:

美利坚合众国：

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:
Por los Estados Unidos de América:

[WILLIAM M. BENKERT]
[SIDNEY A. WALLACE]
Subject to ratification¹

上沃尔特：

For the Upper Volta:
Pour la Haute-Volta :
За Верхнюю Вольту:
Por el Alto Volta:

乌拉圭：

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:
Por el Uruguay:

¹ Sous réserve de ratification.

委 内 瑞 拉 :

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:
Por Venezuela:

越 南 :

For Viet Nam:
Pour le Viet Nam :
За Вьетнам:
Por Viet Nam:

也 门 :

For Yemen:
Pour le Yémen :
За Йемен:
Por el Yemen:

南 斯 拉 夫 :

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:
Por Yugoslavia:

[M. SIKIC]
Subject to ratification¹

扎 伊 尔 :

For Zaire:
Pour le Zaïre :
За Заир:
Por el Zaire:

赞 比 亚 :

For Zambia:
Pour la Zambie :
За Замбию:
Por Zambia:

¹ Sous réserve de ratification.

RESERVATION AND UNDERSTANDING MADE UPON RATIFICATION OR ACCESSION (a)

FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY

“The Government of the Federal Republic of Germany declares that the provisions of the second sentence of chapter I, regulation 19(f), of the annex to the Protocol cannot be applied in the Federal Republic of Germany at present.”

With the following explanatory remarks:

“The Government of the Federal Republic of Germany wishes to point out the following in connexion with the declaration it has made:

“Any claims for compensation are met in accordance with the provisions of existing national law which correspond in essence to the liability provision of the annex to the Protocol. The liability provision of the annex to the Protocol is not quite as precise as national law requires normative liability to be.

“Furthermore, the provisions obtaining in the Federal Republic of Germany are constantly being updated, which must also be seen in the light of the results of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea and possible future membership of the MARPOL Convention of 1973 and the Protocol thereto of 1978.”

RÉSERVE ET DÉCLARATION INTERPRÉTATIVE FAITES LORS DE LA RATIFICATION OU DE L'ADHÉSION (a)

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne déclare que les dispositions de la deuxième phrase du paragraphe f de la règle 19 du chapitre I de l'annexe du Protocole ne peuvent à l'heure actuelle être appliquées en République fédérale d'Allemagne.

Avec les explications suivantes :

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne souhaite présenter les observations suivantes à propos de la déclaration qu'il a faite :

Toute demande de réparation est réglée conformément aux dispositions de la législation nationale existante qui correspondent, dans leur essence, aux dispositions de l'annexe du Protocole relatives à la responsabilité. Ces dispositions de l'annexe du Protocole n'ont pas la précision requise par la législation nationale pour ce qui est de la responsabilité normative.

En outre, les dispositions prévues en République fédérale d'Allemagne sont constamment mises à jour, ce qui doit également être considéré dans le contexte des résultats de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et des futures Parties éventuelles à la Convention MARPOL de 1973 et au Protocole y relatif.

KUWAIT (a)

“It is understood that the Accession of the State of Kuwait to . . . the Protocol of 1978 [relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974], done at London on the 17th of February 1978, does not in any way mean recognition of Israel by the State of Kuwait. Furthermore, no treaty relations will arise between the State of Kuwait and Israel.”¹

¹ The depositary received the following communication dated 3 December 1979 from the Ambassador of Israel in London:

“The Instrument of Accession deposited by the Government of the State of Kuwait was accompanied by a statement of a political character in respect of Israel. In the view of the Government of Israel, this Convention is not the proper place for making such political pronouncements. Moreover, the said declaration cannot in any way affect whatever obligations are binding upon Kuwait under general international law or under particular conventions. The Government of Israel will, so far as concerns the substance of the matter, adopt towards the Government of the State of Kuwait an attitude of complete reciprocity.”

KOWEÏT (a)

« Il est entendu que l'adhésion de l'Etat du Koweït au . . . Protocole de 1978 [relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer], adopté à Londres le 17 février 1978, ne saurait en aucun cas impliquer la reconnaissance d'Israël par l'Etat du Koweït. En outre, aucune relation conventionnelle ne sera établie entre l'Etat du Koweït et Israël¹. »

¹ Le dépositaire a reçu de l'Ambassadeur d'Israël à Londres la communication suivante, en date du 3 décembre 1979 :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

L'instrument d'adhésion déposé par le Gouvernement de l'Etat du Koweït était accompagné d'une déclaration de caractère politique concernant Israël. De l'avis du Gouvernement israélien, la Convention ne prête pas à des propos politiques de cette nature. En outre, ladite déclaration ne peut en aucune façon modifier les obligations qui incombent à l'Etat du Koweït aux termes du droit international en général ou de traités particuliers. En ce qui concerne le fond de la question, le Gouvernement israélien adoptera à l'égard du Gouvernement de l'Etat du Koweït une attitude de complète réciprocité.

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON TANKER SAFETY
AND POLLUTION PREVENTION, 1978

1. In consideration of recommendations made by the Maritime Safety Committee, the Council of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization decided, on 25 May 1977, to convene the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention which was held in London from 6 to 17 February 1978.

2. Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the following States were represented by delegations at the Conference:

Algeria	Greece	Poland
Argentina	India	Portugal
Australia	Indonesia	Republic of Korea
Bahamas	Iran	Romania
Bahrain	Iraq	Saudi Arabia
Barbados	Ireland	Senegal
Belgium	Israel	Singapore
Brazil	Italy	Spain
Bulgaria	Japan	Sweden
Canada	Kenya	Thailand
Chile	Kuwait	Trinidad and Tobago
Colombia	Liberia	Tunisia
Cuba	Malaysia	Turkey
Cyprus	Mexico	Union of Soviet Socialist Republics
Denmark	Morocco	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Egypt	Netherlands	United States of America
Finland	New Zealand	Uruguay
France	Nigeria	Venezuela
German Democratic Re- public	Norway	Yugoslavia
Germany, Federal Repub- lic of	Oman	
Ghana	Panama	
	Philippines	

3. The following States were represented at the Conference by observers:

China
Ecuador
Mauritius

4. At the invitation of the Organization, the following organization in the United Nations system sent a representative to the Conference: United Nations Environment Programme (UNEP).

5. The following inter-governmental organizations sent observers to the Conference: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD); Commission of the European Communities (EEC).

6. The following non-governmental organizations also sent observers to the Conference:

International Chamber of Shipping (ICS)
International Shipping Federation (ISF)
International Union of Marine Insurance (IUMI)
International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
International Radio-Maritime Committee (CIRM)
International Association of Ports and Harbors (IAPH)

Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)
International Association of Classification Societies (IACS)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
International Shipowners' Association (INSA)
Engineering Committee on Oceanic Resources (ECOR)
Friends of the Earth International (FOE)
International Association of Institutes of Navigation (IAIN)
Association of West European Shipbuilders (AWES)

7. At the opening of the Conference, Mr. S. Clinton Davis, Parliamentary Under-Secretary of State for Companies, Aviation and Shipping of the Department of Trade of the United Kingdom, made a statement on behalf of Her Majesty's Government welcoming delegates to the Conference.

8. His Excellency Mr. Manuel Tello, C.M.G., of the delegation of Mexico was elected President of the Conference. The following Vice-Presidents were also elected:

Mr. M. Jacquier (France)
Mr. P. Gavai (India)
Mr. R. Adero (Kenya)
H.E. Mr. Said Ben Ammar (Tunisia)
Mr. A. Kolesnitchenko (USSR)

9. The following officers of the Conference were appointed:

Secretary-General: Mr. C. P. Srivastava
Executive Secretaries: Captain G. P. Kostylev
Mr. Y. Sasamura

10. The Conference established the following Committees:

Committee I:

Chairman: Mr. J. Vonau (Poland)
Vice-Chairman: Mr. S. Abboud (Egypt)

Committee II:

Chairman: Mr. P. Eriksson (Sweden)
Vice-Chairman: Mr. J. H. Birtwhistle (Canada)

Committee III:

Chairman: Dr. L. Spinelli (Italy)
Vice-Chairman: Captain J. F. Schwarz (Argentina)

Credentials Committee:

Chairman: Captain S. Tardana (Indonesia)

Drafting Committee:

Chairman: Mr. S. N. Burbridge (United Kingdom)

11. The following documentation formed the basis for the work of the Conference:

- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973;
- The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;¹
- Draft Protocols to those Conventions jointly prepared by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee of the Organization;
- Draft resolutions relating to the improvement of safety at sea and the prevention of marine pollution from ships;
- Proposals and comments submitted to the Conference by interested governments and organizations.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 2.

12. As a result of its deliberations which are recorded in the summary records and reports of the Conference, the following instruments were adopted by the Conference: Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

The above Protocols constitute attachments 1 and 2¹ to this Final Act respectively.

13. The Conference also adopted the resolutions shown at attachment 3 to this Final Act.

14. The text of this Final Act, including its attachments, is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. It is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, and is accompanied by the texts of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. The texts of the Protocols appear in the authentic languages specified in the Conventions to which they relate. Official translations of the Protocols will be prepared in the languages specified in the Conventions to which they relate. Originals of these official translations will be deposited with this Final Act.

15. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send certified copies of this Final Act with the Resolutions of the Conference, certified copies of the authentic texts of the Protocols and, when they have been prepared, official translations of the Protocols, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1342, No. 1-22484.

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1978 SUR LA SÉCURITÉ
DES NAVIRES-CITERNES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION

1. En considération des recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime, le Conseil de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a décidé, le 25 mai 1977, de convoquer la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution, laquelle s'est tenue à Londres du 6 au 17 février 1978.

2. Sur l'invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, les Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des délégations :

Algérie	Ghana	Philippines
Allemagne, République fédérale d'	Grèce	Pologne
Arabie saoudite	Inde	Portugal
Argentine	Indonésie	République de Corée
Australie	Irak	République démocratique allemande
Bahamas	Iran	Roumanie
Bahreïn	Irlande	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Barbade	Israël	Sénégal
Belgique	Italie	Singapour
Brésil	Japon	Suède
Bulgarie	Kenya	Thaïlande
Canada	Koweït	Trinité-et-Tobago
Chili	Libéria	Tunisie
Chypre	Malaisie	Turquie
Colombie	Maroc	Union des Républiques socialistes soviétiques
Cuba	Mexique	Uruguay
Danemark	Nigéria	Venezuela
Egypte	Norvège	Yougoslavie
Espagne	Nouvelle-Zélande	
Etats-Unis d'Amérique	Oman	
Finlande	Panama	
France	Pays-Bas	

3. Les Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des observateurs :

Chine
Equateur
Maurice

4. Sur l'invitation de l'Organisation, l'organisme suivant des Nations Unies avait envoyé un représentant à la Conférence : Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

5. Les organisations intergouvernementales suivantes avaient envoyé des observateurs à la Conférence : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE); Commission des Communautés européennes (CEE).

6. Les organisations non gouvernementales suivantes avaient également envoyé des observateurs à la Conférence :

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Fédération internationale des armateurs (ISF)
Union internationale d'assurances transports (IUMI)
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Comité international radio-maritime (CIRM)

Association internationale des ports (IAPH)
Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO)
Association internationale des sociétés de classification (IACS)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Association internationale des armateurs (INSA)
Comité de la technologie marine pour les ressources océaniques (ECOR)
Internationale des amis de la terre (FOE)
Association internationale des instituts de navigation (IAIN)
Association of West European Shipbuilders (AWES)

7. A l'ouverture de la Conférence, M. S. Clinton Davis, Sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux sociétés, à l'aviation et aux transports maritimes du Ministère du commerce du Royaume-Uni, a fait, au nom du Gouvernement de Sa Majesté, une déclaration dans laquelle il a souhaité la bienvenue aux représentants à la Conférence.

8. M. Manuel Tello de la délégation mexicaine a été élu président de la Conférence. Les personnes dont les noms suivent ont été élues vice-présidents :

M. M. Jacquier (France)
M. P. Gavai (Inde)
M. R. Adero (Kenya)
M. Saïd Ben Ammar (Tunisie)
M. A. Kolesnitchenko (URSS)

9. La Conférence a nommé le Bureau suivant :

Secrétaire général : M. C. P. Srivastava
Secrétaires exécutifs : M. G. P. Kostylev
M. Y. Sasamura

10. La Conférence a constitué les commissions et comités ci-après :

Commission I :

Président : M. J. Vonau (Pologne)
Vice-président : M. S. Abboud (Egypte)

Commission II :

Président : M. P. Eriksson (Suède)
Vice-président : M. J. H. Birtwhistle (Canada)

Commission III :

Président : M. L. Spinelli (Italie)
Vice-président : M. J. F. Schwarz (Argentine)

Commission de vérification des pouvoirs :

Président : M. S. Tardana (Indonésie)

Comité de rédaction :

Président : M. S. N. Burbridge (Royaume-Uni)

11. Les documents suivants ont servi de base aux travaux de la Conférence :

- La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires;
- La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹;
- Les projets de protocoles de ces conventions établis conjointement par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation;
- Des projets de résolutions relatifs à l'amélioration de la sécurité en mer et à la prévention de la pollution des mers par les navires;
- Des propositions et observations soumises à la Conférence par les gouvernements et organisations intéressés.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3.

12. A la suite de ses délibérations qui sont consignées dans ses comptes rendus et rapports, la Conférence a adopté les instruments suivants : le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Les Protocoles susmentionnés constituent respectivement les documents 1 et 2¹ joints au présent Acte final.

13. La Conférence a également adopté les Résolutions dont le texte constitue le document 3 joint au présent Acte final.

14. Le texte du présent Acte final et des documents qui l'accompagnent est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Il est établi en un seul original en langues anglaise, espagnole, française et russe, et accompagné des textes du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Les textes des Protocoles sont établis dans les langues spécifiées comme faisant également foi dans les conventions auxquelles ils se rapportent. Des traductions officielles des Protocoles seront établies dans les langues spécifiées dans les conventions auxquelles ils se rapportent. Les originaux de ces traductions officielles seront déposés avec le présent Acte final.

15. Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final et des Résolutions de la Conférence, des copies certifiées conformes des textes authentiques des Protocoles et, lorsqu'elles auront été établies, des traductions officielles des Protocoles aux gouvernements des Etats invités à se faire représenter à la Conférence, en fonction des vœux qu'ils auront exprimés.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

FAIT à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° I-22484.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ТАНКЕРОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ 1978 ГОДА

1. Рассматривая рекомендации Комитета по безопасности на море, Совет Межправительственной морской консультативной организации 25 мая 1977 г. решил созвать Международную конференцию по безопасности таикеров и предотвращению загрязнения, которая была проведена в Лондоне с 6 по 17 февраля 1978 года.

2. По приглашению Межправительственной морской консультативной организации на Конференции делегациями были представлены следующие государства:

Австралия	Италия	Сингапур
Алжир	Канада	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Аргентина	Кения	Соединенные Штаты Америки
Багамские о-ва	Кипр	Союз Советских Социалистических Республик
Барбадос	Колумбия	Танланд
Бахрейн	Корейская Республика	Тринидад и Тобаго
Бельгия	Куба	Тунис
Болгария	Кувейт	Турция
Бразилия	Либерия	Уругвай
Венесуэла	Малайзия	Федеративная Республика Германии
Гана	Марокко	Филиппины
Германская Демократическая Республика	Мексика	Финляндия
Греция	Нигерия	Франция
Дания	Нидерланды	Чили
Египет	Новая Зеландия	Швеция
Израиль	Норвегия	Югославия
Индия	Оман	Япония
Индонезия	Панама	
Ирак	Польша	
Иран	Португалия	
Ирландия	Румыния	
Испания	Саудовская Аравия	
	Сенегал	

3. На Конференции наблюдателями были представлены следующие государства:

Китай
Маврикий
Эквадор

4. По приглашению Организации на Конференцию своих представителей прислали следующие организации системы Организации Объединенных Наций: Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

5. На Конференцию прислали наблюдателей следующие межправительственные организации: Организация по экономическому сотрудничеству и развитию; Комиссия европейских сообществ.

6. На Конференцию также прислали наблюдателей следующие неправительственные организации:

Международная палата судоходства (МПС)
Международная федерация судовладельцев (МФС)
Международный союз морского страхования (МСМС)

Международная конфедерация свободных профсоюзов (МКСП)
Международный комитет по радиосвязи (МКР)
Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ)
Балтийская и международная морская конференция (БИМКО)
Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО)
Международный морской форум нефтяных компаний (МЕМОФОНЕК)
Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА)
Технический комитет по исследованию ресурсов океана
Международная ассоциация друзей Земли
Международная ассоциация институтов судоходства
Ассоциация западноевропейских судостроителей

7. На открытии Конференции г-н С. Клинтон Дейвис, Заместитель министра по делам компаний, авиации и судоходства Департамента Торговли Соединенного Королевства от имени Правительства Ее Величества сделал заявление, содержащее приветствие делегатам Конференции.

8. Председателем Конференции был избран Его Превосходительство г-н Мануэль Тельо, представитель делегации Мексики. Заместителями председателя были избраны:

г-н М. Жакье (Франция)
г-н П. Гавай (Индия)
г-н Р. Адеро (Кения)
г-н Санд Бен Аммар (Тунис)
г-н А. Колесниченко (СССР)

9. Секретариат Конференции был назначен в следующем составе:

Генеральный секретарь: г-н Ч.П. Шривастава
Исполнительные секретари: капитан Г.П. Костылев
г-н И. Сасamura

10. Конференция учредила следующие комитеты:

Комитет I:

Председатель: г-н Е. Воиау (Польша)
Заместитель председателя: г-н С. Абуд (Египет)

Комитет II:

Председатель: г-н П. Эрикссон (Швеция)
Заместитель председателя: г-н Дж.Х. Бертвисл (Канада)

Комитет III:

Председатель: д-р Л. Спинелли (Италия)
Заместитель председателя: капитан Х.Ф. Шварц (Аргентина)

Комитет по проверке полномочий:

Председатель: капитан С. Тардаиа (Индонезия)

Редакционный комитет:

Председатель: г-н С.Н. Бербридж (Великобритания)

11. В основу работы Конференции были положены следующие документы:

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.;
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.;
- Проекты Протоколов к вышеупомянутым Конвенциям, подготовленные совместно Комитетом по безопасности на море и Комитетом защиты морской среды;

- Проекты Резолюций, связанные с усилением безопасности на море и предотвращением загрязнения моря с судов;
- Предложения и замечания, представленные Конференции заинтересованными правительствами и организациями.

12. В результате обсуждений, изложенных в протоколах и докладах Конференции, на Конференции были приняты следующие документы:

Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.

Вышеупомянутые Протоколы представляют собой Документы 1 и 2, соответственно, прилагаемые к настоящему Заключительному акту.

13. На Конференции были приняты также Резолюции, представленные в Документе 3, прилагаемом к настоящему Заключительному акту.

14. Текст настоящего Заключительного акта, включая прилагаемые к нему Документы, сдается на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации. Он составлен в единственном подлинном экземпляре на русском, английском, испанском и французском языках и сопровождается текстами Протокола 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. Тексты Протоколов составлены на аутентичных языках, оговоренных в Конвенциях, к которым они относятся. Официальные переводы Протоколов будут подготовлены на языках, оговоренных в Конвенциях, к которым они относятся. Подлинные экземпляры этих официальных переводов сдаются на хранение вместе с настоящим Заключительным актом.

15. Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации направит заверенные копии настоящего Заключительного акта с Резолюциями Конференции, заверенные копии аутентичных текстов Протоколов и, когда будут подготовлены, официальные переводы Протоколов правительствам государств, приглашенных принять участие в данной Конференции, в соответствии с пожеланиями этих правительств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся поставили свои подписи под настоящим Заключительным актом.

СОВЕРШЕНО в Лондоне семнадцатого февраля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES TANQUE Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN, 1978

1. Considerando las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima, el 25 de mayo de 1977 el Consejo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental decidió convocar la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, que se celebró en Londres del 6 al 17 de febrero de 1978.

2. Por invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por delegaciones:

Alemania, República Federal de	Finlandia	Países Bajos
Arabia Saudita	Francia	Panamá
Argelia	Ghana	Polonia
Argentina	Grecia	Portugal
Australia	India	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Bahamas	Indonesia	República de Corea
Bahrein	Irán	República Democrática Alemana
Barbados	Iraq	Rumania
Bélgica	Irlanda	Senegal
Brasil	Israel	Singapur
Bulgaria	Italia	Suecia
Canadá	Japón	Tailandia
Colombia	Kenya	Trinidad y Tabago
Cuba	Kuwait	Túnez
Chile	Liberia	Turquía
Chipre	Malasia	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Dinamarca	Marruecos	Uruguay
Egipto	México	Venezuela
España	Nigeria	Yugoslavia
Estados Unidos de América	Noruega	
Filipinas	Nueva Zelandia	
	Omán	

3. Los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

China
Ecuador
Mauricio

4. Por invitación de la Organización, la siguiente organización del sistema de las Naciones Unidas envió un representante a la Conferencia: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

5. Las siguientes organizaciones intergubernamentales enviaron observadores a la Conferencia: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE); Comisión de las Comunidades Europeas (CEE).

6. Las siguientes organizaciones no gubernamentales enviaron también observadores a la Conferencia:

Cámara Naviera Internacional (ICS)
Federación Naviera Internacional (ISF)

Unión Internacional de Seguros de Transporte (IUMI)
 Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)
 Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM)
 Asociación Internacional de Puertos (AIP)
 Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO)
 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)
 Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
 Asociación Internacional de Armadores (INSA)
 Comité de Ingeniería de Recursos Oceánicos (ECOR)
 Internacional de Amigos de la Tierra (FOE)
 Asociación Internacional de los Institutos de Navegación (IAIN)
 Asociación de Constructores Navales de la Europa Occidental (AWES)

7. Durante el acto inaugural de la Conferencia, el Sr. S. Clinton Davis, Subsecretario parlamentario de Estado para firmas comerciales, aviación y navegación del Departamento de Comercio del Reino Unido, hizo una declaración en nombre del Gobierno de su Majestad en el curso de la cual dio la bienvenida a los delegados presentes en la Conferencia.

8. El Sr. Manuel Tello, de la delegación de México, fue elegido Presidente de la Conferencia. Como Vicepresidentes fueron elegidos:

Sr. M. Jacquier (Francia)
 Sr. P. Gavai (India)
 Sr. R. Adero (Kenya)
 Sr. Said Ben Ammar (Túnez)
 Sr. A. Kolesnitchenko (URSS)

9. La Mesa de la Conferencia quedó constituida como sigue:

Secretario General: Sr. C. P. Srivástava
Secretarios Ejecutivos: Sr. G. P. Kostylev
 Sr. Y. Sasamura

10. La Conferencia constituyó las siguientes Comisiones:

Comisión I:

Presidente: Sr. J. Vonau (Polonia)
Vicepresidente: Sr. S. Abboud (Egipto)

Comisión II:

Presidente: Sr. P. Eriksson (Suecia)
Vicepresidente: Sr. J. H. Birtwhistle (Canadá)

Comisión III:

Presidente: Sr. L. Spinelli (Italia)
Vicepresidente: Sr. J. F. Schwarz (Argentina)

Comisión de Verificación de Poderes:

Presidente: Sr. S. Tardana (Indonesia)

Comisión de Redacción:

Presidente: Sr. S. N. Burbridge (Reino Unido)

11. Los documentos siguientes constituyeron la base de la labor de la Conferencia:

- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973;
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;
- Proyectos de Protocolos relativos a los citados Convenios, preparados conjuntamente por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización;

- Proyectos de Resoluciones relativas al acrecentamiento de la seguridad en el mar y a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques;
- Propuestas y comentarios sometidos a la consideración de la Conferencia por los Gobiernos y organizaciones interesados.

12. Como resultado de sus deliberaciones, que constan en las actas resumidas y en los informes de la Conferencia, ésta adoptó los siguientes instrumentos: Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

Los mencionados Protocolos constituyen respectivamente los Documentos adjuntos 1 y 2 de la presente Acta final.

13. La Conferencia aprobó también las Resoluciones que figuran en el Documento adjunto 3 de la presente Acta final.

14. El texto de la presente Acta final, con sus Documentos adjuntos, queda depositado ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Está redactado en un solo original, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y va acompañado de los textos del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. Los textos de los Protocolos han sido redactados en los idiomas auténticos especificados en los Convenios a los cuales corresponden. Se harán traducciones oficiales de los Protocolos a los idiomas especificados en el Convenio al cual correspondan. Los originales de las mencionadas traducciones oficiales serán depositados junto con la presente Acta final.

15. El Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental hará llegar a los Gobiernos de los Estados que estuvieron invitados a enviar representantes a la Conferencia copias certificadas de la presente Acta final con las Resoluciones de la Conferencia, copias certificadas de los textos auténticos de los Protocolos y, cuando hayan sido efectuadas, traducciones oficiales de los Protocolos, respondiendo a los pedidos formulados por dichos Gobiernos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos firman la presente Acta final.

HECHO en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

President:

Président :

Председатель:

Presidente:

[MANUEL TELLO]¹

Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization:

Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime :

Генеральный Секретарь Межправительственной Морской
Консультативной Организации:

Secretario General de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental:

[C. P. SRIVASTAVA]

Executive Secretaries of the Conference:

Secrétaires exécutifs de la Conférence :

Исполнительный Секретарь Конференции:

Secretarios Ejecutivos de la Conferencia:

[G. P. KOSTYLEV]

[Y. SASAMURA]

For Algeria:

Pour l'Algérie :

За Алжир:

Por Argelia:

[M. A. CHOUAKI]

For Argentina:

Pour l'Argentine :

За Аргентину:

Por la Argentina:

[A. L. PADILLA]

For Australia:

Pour l'Australie :

За Багамские О-ва:

Por Australia:

[R. M. TAYLOR]

¹ 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 Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские О-Ва:
Por las Bahamas:

[R. F. A. ROBERTS]
[A. L. MORRIS]

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:
Por Bahrein:

[W. H. AL-NIMER]

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:
Por Barbados:

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:
Por Bélgica:

[L. VAN DE VEL]

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:
Por el Brasil:

[J. O. RACHE DE ALMEIDA]

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За България:
Por Bulgaria:

[K. IVANOV]

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:
Por el Canadá:

[W. A. O'NEIL]
[G. W. R. GRAVES]
[R. E. HAGE]
[D. J. KINGHAM]
[R. W. PARSONS]
[J. H. BIRTWHISTLE]
[A. WALTON]

For Chile:
Pour le Chili :
За Чили:
Por Chile:

[J. BERGUNO BARNES]
[G. S. SANTA-CRUZ]
[F. ABREGO]

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:
Por Colombia:

[F. CORREDOR]

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:
Por Cuba:

[D. P. VILLEGAS LENA]

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:
Por Chipre :

[R. LEWIS]
[O. ВЕНА]
[J. M. BATES]

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:
Por Dinamarca:

[T. MADSEN]
[T. R. FUNDER]

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:
Por Egipto:

[M. M. FAWZI]
[M. EL-GHAMRY]

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:
Por Finlandia:

[E. HELANIEMI]

For France:
Pour la France :
За Францию:
Por Francia:

[M. M. JACQUIER]
[X. DUCLAUX]

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:
Por la República Democrática Alemana:

[G. BOSSOW]

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:
Por la República Federal de Alemania:

[F. STELTER]

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:
Por Ghana:

[J. A. KUNTOH]
[Y. N. OHENE-AKRASI]

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:
Por Grecia:

[V. TZAVARAS]

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:
Por la India:

[P. G. GAVAI]
[P. S. VANCHISWAR]
[R. C. MOHAN]
[T. V. RAJARAM]
[HARBANS SINGH]

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:
Por Indonesia:

[S. TARDANA]

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:
Por el Irán:

[A. FARID]

For Iraq:
Pour l'Irak :
За Ирак:
Por el Iraq:

[T. N. AL-OMARI]

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:
Por Irlanda:

[T. GORMAN]

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:
Por Israel:

[P. MUNCH]

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:
Por Italia:

[G. D'AGOSTINO]

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:
Por el Japón:

[K. KOMURA]
[T. AKAIWA]
[K. TODA]
[Y. KOSHIMURA]
[K. OGAWA]

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:
Por Kenya:

[R. O. ADERO]
[B. A. N. MUDHO]

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:
Por Kuwait:

[A. M. AL YAGOUT]
[A. R. AL NAIBARI]
[N. A. AL NAKIB]

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:
Por Liberia:

[G. F. B. COOPER]

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайзию:
Por Malasia:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:
Por México:

[MANUEL TELLO]
[J. JARAMILLO-VÁZQUEZ]

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:
Por Marruecos:

[A. NACIF]

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:
Por los Países Bajos:

[H. O. G. TEN RAA]
[A. VAN DER WOUDE]
[P. J. M. DE BRUYN]
[R. A. VAN OTTERLOO]
[G. E. KULSDOM]

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:
Por Nueva Zelandia:

[T. CAUGHLEY]

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:
Por Nigeria:

[A. S. WALI]
[E. O. AGBAKOBA]
[H. A. AGATE]

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:
Por Noruega:

[M. HAREIDE]
[A. FRETHEIM]
[E. J. SALVESEN]
[G. STUBBERUD]
[T. STOLTENBERG]

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:
Por Oman:

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:
Por Panamá:

[J. A. STAGG]

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:
Por Filipinas:

[P. T. BAUTISTA]
[J. M. CASILLAN]

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:
Por Polonia:

[E. WISNIEWSKI]

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:
Por Portugal:

[L. M. ALEXANDRE]
[A. FERNANDES]

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Республику Корею:
Por la República de Corea:

[KYUNG-SUK SUH]
[SU-WHAN PARK]
[JAE SUNG KIM]

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:
Por Rumania:

[G. MIHAIL]

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie saoudite :
За Саудовскую Аравию:
Por la Arabia Saudita:

[S. A. BARAYAN]
[M. W. GHALI]

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:
Por el Senegal:

[S. N. BA]

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:
Por Singapur:

[LIM TECK EE]

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:
Por España:

[A. MATO]

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:
Por Suecia:

[G. K. LIND AF HAGEBY]
[P. ERIKSSON]

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:
Por Tailandia:

[P. WANNAMETHEE]
[P. BURANADILOK]
[K. SNIDVONGS]

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:
Por Trinidad y Tabago:

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:
Por Túnez:

[SAID BEN AMMAR]
[S. AZOUZ]
[H. BOUSSOFFARA]

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:
Por Turquía:

[A. KESKEK]
[G. CANER]

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:
Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

[A. KOLESNITCHENKO]
[A. I. ANDREEV]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

[J. N. ARCHER]
[S. N. BURBRIDGE]
[J. COWLEY]

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:
Por los Estados Unidos de América:

[WILLIAM M. BENKERT]
[SIDNEY A. WALLACE]

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:
Por el Uruguay:

[R. PIRIZ]

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:
Por Venezuela:

[N. SÁNCHEZ LUNA]
[M. TIRADO]

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:
Por Yugoslavia:

[M. SIKIĆ]
[M. DUNATOV]

ATTACHMENT 3

RESOLUTION 1. TARGET DATE FOR THE ENTRY INTO FORCE OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

The Conference,

Recognizing that the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol), when implemented, would substantially achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

Desiring to bring the MARPOL Protocol¹ which incorporates and modifies the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Convention),¹ into force as soon as possible,

Taking note of the work by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to resolve the technical problems involved in the implementation of the MARPOL Convention,

Recommends that all Governments concerned adopt a target date of June 1981 for the entry into force of the MARPOL Protocol which incorporates and modifies the MARPOL Convention,

Recommends also that those States which contemplate becoming Parties to the MARPOL Protocol:

- (a) Make every effort to deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at as early a date as possible but not later than June 1980;
- (b) If they have not deposited such instruments before June 1980, give the Secretary-General of the Organization by that date an indication of the period within which they expect to be able to do so,

Recommends further that, prior to the entry into force of the MARPOL Protocol, Governments should ensure that the provisions of that Protocol are applied by the date fixed to new ships in respect of requirements which contain a specific implementation date,

Noting that, with regard to existing oil tankers, the MARPOL Protocol prescribes that requirements should be implemented in relation to the date on which the Protocol enters into force,

Invites all Governments concerned to put these requirements into effect, to the maximum extent, without waiting for the entry into force of the MARPOL Protocol, by June 1981, or as soon as possible thereafter, namely:

- For existing crude oil tankers: requirements for segregated ballast tanks, crude oil washing system or dedicated clean ballast tanks contained in regulation 13 of annex I of the MARPOL Protocol;
- For existing product carriers: requirements for segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks contained in regulation 13 of annex I of the MARPOL Protocol,

Recommends that the eleventh session of the Assembly of the Organization in 1979 review progress towards meeting those dates.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1342, No. 1-22484.

RESOLUTION 2. TARGET DATE FOR THE ENTRY INTO FORCE OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AND THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THAT CONVENTION

The Conference,

Recognizing that the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), and the Protocol of 1978 relating to that Convention (SOLAS Protocol), when implemented, can make a significant improvement in the safety of ships and property at sea and the life of persons on board,

Noting that the SOLAS Protocol adopted by the Conference cannot enter into force before the SOLAS Convention enters into force,

Desiring to bring the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol into force as soon as possible,

Recommends that all Governments concerned adopt a target date of June 1979 for the entry into force of the SOLAS Convention and endeavour to ensure that the SOLAS Protocol enters into force at the same time or as soon as possible thereafter,

Recommends also that those States which contemplate becoming Parties to the SOLAS Convention:

- (a) Make every effort to deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at the earliest possible date, but not later than June 1978;
- (b) Deposit instruments of ratification, approval or acceptance of, or accession to, the SOLAS Protocol when it is open for signature or as soon as possible thereafter; and when it becomes possible to do so, endeavour to deposit instruments of ratification, approval or acceptance of, or accession to, both the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol simultaneously;
- (c) If they have not deposited such instruments before June 1978, give the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization by that date an indication of the period within which they expect to be able to do so,

Recommends also that States which have deposited instruments of ratification of the SOLAS Convention should deposit instruments of ratification of the SOLAS Protocol as soon as possible,

Recommends further that, prior to the entry into force of the SOLAS Protocol, Administrations should ensure that the provisions of that instrument are applied to new tankers by the date fixed in respect of requirements which contain a specific implementation date,

Noting that, with regard to existing ships, the SOLAS Protocol prescribes that the requirements should be implemented in relation to the date on which that Protocol enters into force,

Invites all Governments concerned to put these requirements into effect to the maximum extent, without waiting for the entry into force of the SOLAS Protocol, by the following dates, or as soon as possible thereafter, namely:

- Requirements for inert gas systems contained in regulation 60 of chapter II-2 of the SOLAS Protocol:
 - Existing tankers of 70,000 tons deadweight and above: by June 1981;
 - Existing tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, and existing crude oil tankers of 20,000 tons and above but below 40,000 tons deadweight fitted with high capacity tank washing machines: by June 1983;
- Requirements for steering gear for existing tankers contained in regulation 29(d) of chapter II-1 of the SOLAS Protocol: by June 1981,

Recommends that the eleventh session of the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in 1979 review progress towards meeting these dates.

RESOLUTION 3. FUTURE DEVELOPMENTS AIMED AT ELIMINATING POLLUTION

The Conference,

Noting that resolutions 1 and 3 of the International Conference on Marine Pollution, 1973, expressed the belief that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, will, when implemented, constitute a further important step towards the complete elimination of pollution of the sea by harmful substances from ships,

Believing that the Protocol of 1978 relating to that Convention (MARPOL Protocol) will further contribute towards the objective of eliminating pollution by oil,

Noting the provisions of the MARPOL Protocol extending the requirements for segregated ballast tanks to all new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and also making the crude oil washing systems obligatory for such oil tankers,

Being aware that the combination of the requirements for segregated ballast tanks and crude oil washing systems provides Administrations with a greatly improved ability to meet the objective of completely eliminating pollution of the sea from ships,

Recommends that such combination of requirements should be an ultimate objective of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in respect of pollution from crude oil tankers,

Invites the Organization to develop, not later than 1986, proposals for appropriate amendments to the MARPOL Protocol to achieve the above objective.

RESOLUTION 4. CONTROL PROCEDURES FOR EXISTING CRUDE OIL TANKERS OF LESS THAN 40,000 TONS DEADWEIGHT

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol),

Noting that the MARPOL Protocol contains new requirements relating to the carriage of ballast and the washing of cargo tanks in oil tankers of 40,000 tons deadweight and above,

Recognizing that in order to implement these requirements effectively, continuing strong emphasis should be placed on the effective operation of washing procedures, which will be required regardless of whether existing oil tankers of 40,000 tons deadweight and above operate with segregated ballast tanks, crude oil washing systems or dedicated clean ballast tanks,

Recognizing also that for existing tankers of less than 40,000 tons deadweight full reliance will need to be placed on the effective operation of the systems to be used for retaining the oil on board,

Recognizing further the progress made by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in developing procedures for the control of discharges referred to in resolution 6 adopted by this Conference,

Urges Governments to pay special attention to implementing those procedures on tankers of less than 40,000 tons deadweight, both in loading and unloading ports or terminals,

Recommends that the measures taken to implement such procedures should be kept under regular review by the Organization.

RESOLUTION 5. FURTHER DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL STANDARDS
FOR INERT GAS SYSTEMS

The Conference,

Recognizing that the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), and the Protocol of 1978 relating to that Convention (SOLAS Protocol) significantly extend the application of inert gas systems to both new and existing tankers,

Bearing in mind resolution 2 adopted by this Conference to implement the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol as soon as possible and the effect of this extended application on the available manufacturing capacity and the essential need to ensure that every inert gas system is in compliance with the highest technical standards,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization promote studies with a view to re-examining the requirements relating to inert gas systems in regulation 62 of chapter II-2 of the SOLAS Convention and developing guidelines to supplement the requirements of that regulation by taking account of the arduous operating conditions and the need to maintain these systems to a satisfactory standard.

RESOLUTION 6. PROCEDURES FOR THE EFFECTIVE ENFORCEMENT OF CONVENTIONS
RELATING TO SAFETY OF LIFE AT SEA AND THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS

The Conference,

Recognizing the importance of making acceptable international instruments covering safety and the prevention of pollution, ensuring their rapid entry into force and their effective enforcement subsequently,

Noting with regard to prevention of pollution from ships that resolution 1 adopted by the International Conference on Marine Pollution, 1973, urged Governments to accept the 1969 amendments¹ to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954,² as a matter of urgency,

Noting also with satisfaction that the aforementioned amendments came into force on 20 January 1978,

Being aware that resolution A.391(X) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 14 November 1977 set out guidelines for the enforcement of the aforementioned Convention as amended,

Noting further that resolution A.321(IX) adopted by the Assembly of the Organization on 12 November 1975 setting out procedures for the control of ships in respect of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960,³ and the International Convention on Load Lines, 1966,⁴

Urges Governments to implement the above-mentioned procedures and guidelines in order to ensure that the standards of safety on ships and those concerning the prevention of pollution from ships are fully complied with,

Invites the Organization to develop further these procedures and guidelines, as appropriate, as new standards contained in conventions and protocols relating to safety and prevention of pollution come into force.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1140, p. 340.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

³ *Ibid.*, vol. 536, p. 27.

⁴ *Ibid.*, vol. 640, p. 133.

RESOLUTION 7. DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PERFORMANCE OF IN PORT INSPECTIONS OF THE RESULT OF CARGO TANK CLEANING USING CRUDE OIL WASHING

The Conference,

Noting that regulations 13 and 13B of annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol), adopted by this Conference contain new requirements for a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing,

Recognizing that in order to implement these requirements effectively continuing strong emphasis should be placed on the effective operation of crude oil washing procedures with a view to achieving the ultimate objective of complete elimination of pollution from ships,

Recognizing also that uniform guidelines for the extent and particulars of in port inspections of the results of cargo tank cleaning are a prerequisite for ensuring compliance of crude oil tankers using crude oil washing systems at all times with the provisions of the MARPOL Protocol,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take urgent action to develop such guidelines which should be implemented by Governments as soon as they are adopted by the Organization.

RESOLUTION 8. IMPROVEMENT OF THE STANDARDS OF CREWS ON TANKERS

The Conference,

Having adopted the Protocols of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which contain more stringent requirements for the design, equipment, inspection and certification of ships, particularly tankers,

Noting that an international conference will shortly be held on training and certification of seafarers with the intention of concluding a convention thereon,

Bearing in mind that the human factor is of critical importance with regard to the safe operation of ships,

Recognizing therefore that the full advantage of complex and advanced design and equipment of tankers with regard to safety of life at sea and protection of the marine environment can only be obtained if at the same time requirements are introduced on adequate training and certification of crews on tankers,

Invites the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to bring to the attention of the 1978 International Conference on Training and Certification of Seafarers the need for the adoption of provisions in an international convention for adequate training and certification of crews on tankers.

RESOLUTION 9. PROTECTION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS

The Conference,

Noting with appreciation the work being carried out by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization concerning the protection of the marine environment against pollution from ships and from dumping of wastes,

Noting further the action taken by the International Conference on Marine Pollution, 1973, to include in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Convention), special mandatory provisions to prevent pollution of the sea in certain defined special areas, including the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs" area, because of their particular oceanographic characteristics and ecological significance,

Noting also that, under article VIII of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972¹ (the London Dumping Convention), Contracting Parties with common interests to protect in the marine environment in a given geographical area shall endeavour, taking into account characteristic regional features, to enter into regional agreements consistent with that Convention for the prevention of pollution, especially by dumping,

Being aware of continuing activities in special regions including the Mediterranean Sea, the Red Sea, the "Gulfs" area, the Gulf of Guinea, the Caribbean and South East Asian Waters, within the United Nations system under the co-ordination of the United Nations Environment Programme and with the participation of IMCO,

Being aware also of the need for measures aiming at the protection of particularly sensitive sea areas against pollution from ships and dumping of wastes,

Realizing that this need cannot be met without special studies undertaken as a matter of priority,

Recognizing the competence of the Organization in the field of the prevention and control of marine pollution from ships and dumping of wastes, and the competence of other international organizations in the field of the marine environment,

Invites the Organization:

- (a) To pursue its efforts in respect of the protection of the marine environment against pollution from ships and dumping of wastes;
- (b) To initiate, as a matter of priority and in addition to the work under way, studies, in collaboration with other relevant international organizations and expert bodies, with a view to:
 - (i) Making an inventory of sea areas around the world which are in special need of protection against marine pollution from ships and dumping, on account of the areas' particular sensitivity in respect of their renewable natural resources or in respect of their importance for scientific purposes;
 - (ii) Assessing, inasmuch as possible, the extent of the need of protection, as well as the measures which might be considered appropriate, in order to achieve a reasonable degree of protection, taking into account also other legitimate uses of the seas;
- (c) To consider, on the basis of the studies carried out accordingly and the results of other work undertaken, what action will be needed in order to enhance the protection of the marine environment from pollution from ships and dumping of wastes;
- (d) To take action, when appropriate, in accordance with the established procedure, with a view to incorporating any necessary provisions, within the framework of relevant conventions, as may be identified as a result of the above studies;
- (e) To formulate a recommendation to the Consultative Meeting of Contracting Parties that appropriate steps be taken within the framework of the London Dumping Convention to protect such particularly sensitive sea areas from pollution caused by dumping.

RESOLUTION¹ 10. DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PERFORMANCE OF STATUTORY SURVEYS AND INSPECTIONS, INCLUDING UNSCHEDULED INSPECTIONS AND MANDATORY ANNUAL SURVEYS OF SHIPS

The Conference,

Noting that the Protocols of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Protocol), and to the International Convention for

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1046, p. 120.

the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol), provide for modifications to the provisions relating to the intervals of surveys and inspections, and the introduction of unscheduled inspections and mandatory annual surveys conducted in lieu of unscheduled inspections of ships,

Realizing that the efficiency of such surveys and inspections depends on the national rules promulgated by Administrations to give effect to the provisions of the Conventions and Protocols,

Recognizing that uniform requirements for the extent and particulars of the surveys and inspections can make a valuable contribution to the cause of ensuring continual compliance of ships with the requirements of the Conventions and Protocols,

Recognizing also that at the present time there are a number of different periods of validity for the Certificates required by the SOLAS and MARPOL Conventions and the International Convention on Load Lines, 1966, as well as different intervals of intermediate surveys or inspections required by the said Conventions and Protocols and that it would be of advantage to standardize these periods and intervals,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take early action to develop guidelines for Administrations as to the extent, particulars and frequency of such surveys and inspections of ships having due regard to their construction, machinery, equipment and age; these guidelines should also contain requirements for the frequency and scope of unscheduled inspections and the scope of mandatory annual surveys conducted in lieu of unscheduled inspections,

Recommends also that in due course the Organization take the necessary action to amend the appropriate instruments with a view to standardizing the periods of validity of the Certificates as well as the intervals of intermediate surveys and inspections required by the above-mentioned Conventions and Protocols.

RESOLUTION 11. MARINE SAFETY CORPS

The Conference,

Noting the importance of all Administrations exercising effectively their responsibilities for formulating regulations and causing surveys and inspections of ships to be undertaken in accordance with international conventions relating to maritime safety and the prevention of pollution from ships,

Recognizing that certain Administrations have inadequate reserves of skilled and experienced personnel to undertake such work as fully and frequently as desirable and that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization may be able to help them to develop such reserves by providing appropriate skilled advice and assistance, on request and through the available technical assistance programmes,

Requests the Organization to formulate arrangements for making such advice and assistance available by the establishment and utilization of a Marine Safety Corps of experts whose services may be made available by Governments willing to provide such assistance,

Requests the Secretary-General of the Organization to make such arrangements widely known among Member States, to arrange to make these experts available to Governments in response to their requests for such assistance, through the available technical assistance programmes, and to report on these operations to the Maritime Safety Committee or the Marine Environment Protection Committee of the Organization, as appropriate.

RESOLUTION 12. IMPROVED STEERING GEAR STANDARDS

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Protocol),

Noting that substantive changes to the technical provisions of the 1974 Convention concerning improved steering gear standards incorporated in that Protocol will apply only to tankers of 10,000 tons gross tonnage and upwards,

Noting also that resolution A.325(IX) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, which deals, *inter alia*, with improved steering arrangements for new ships of various tonnages, is in the form of a recommendation only,

Recognizing the need to consider the application of the improved steering gear standards in the SOLAS Protocol and in the above-mentioned resolution to all new ships,

Requests the Organization as a matter of urgency:

- (a) To redraft the steering gear standards for passenger and cargo ships as contained in resolution A.325(IX), taking into account the provisions of the SOLAS Protocol;
- (b) To study the need for making the steering gear standards, which are applicable to tankers only in the SOLAS Protocol, applicable also to ships other than tankers; and
- (c) To consider the adoption of improved steering gear standards, together with other provisions for machinery and electrical installations in resolution A.325(IX), as amendments to chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, upon its entry into force.

RESOLUTION 13. CARRIAGE OF COLLISION AVOIDANCE AIDS

The Conference,

Recognizing that the proper use of collision avoidance aids will assist the interpretation of radar data and could reduce the risk of collision and pollution of the marine environment,

Bearing in mind that collision avoidance aids with inadequate operational performance standards or operated by insufficiently trained personnel might prejudice safety of navigation,

Considering the need to prepare requirements for the carriage of such aids on all ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards,

Considering also that the preparation of performance standards is a prerequisite for such requirements,

Invites the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization:

- (a) To develop performance standards for collision avoidance aids as a matter of urgency and not later than 1 July 1979;
- (b) To prepare, within the same period, requirements for the carriage of such aids on all ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards so that chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, can be amended at the earliest practicable time; and
- (c) To invite the attention of the 1978 International Conference on Training and Certification of Seafarers to the need for including appropriate provisions concerning the use of collision avoidance aids in an international convention on training and certification of seafarers.

RESOLUTION 14. SPECIFICATIONS FOR OIL TANKERS WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol), which contains new and

more stringent requirements for the design, equipment and operation of new and existing oil tankers,

Noting regulation 13 of annex I of the MARPOL Protocol which requires certain oil tankers to operate with dedicated clean ballast tanks,

Noting further that under regulation 13A(2) of annex I of the MARPOL Protocol requirements for arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall contain at least all the provisions of the Specifications adopted by the Conference,

Adopts the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks, the text of which is set out in the annex to this resolution,

Recognizes that further improvement may be required in the Specifications,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to review and revise, as necessary, those Specifications.

ANNEX. SPECIFICATIONS FOR OIL TANKERS WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS

I. *Purpose*

The purpose of these Specifications is to define:

- (a) The proper on-board arrangements, and
- (b) The operational procedures,

for the dedicated clean ballast tanks (CBT) concept. These Specifications are intended to be used by shipowners when developing and by Administrations when approving detailed arrangements and procedures for each individual tanker.

2. *Application*

These Specifications apply to oil tankers intended to be operated under the CBT concept in accordance with regulation 13A of annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol).

3. *On-board arrangements*

The selection of tanks dedicated solely to the carriage of clean ballast and the pumping and piping arrangements shall be developed by the shipowner and be approved and certified by the Administration on the basis of these Specifications.

3.1. *Selection of tanks.* The selection of clean ballast tanks shall be made to achieve the best overall result from operational and pollution prevention points of view, having regard to the following aspects:

- (a) Tanks shall be so selected as to provide adequate capacity to enable the tanker to meet the requirements of regulation 13(2) and (3) of annex I of the MARPOL Protocol;
- (b) Hull stress must be within acceptable limits in the resulting ballast and loaded conditions;
- (c) Tanks shall be so selected as to require a minimum of involvement of the cargo piping and pumping system;
- (d) While wing tanks are preferable from the damage protection point of view for carriage of clean ballast, centre tanks are acceptable if they offer a significantly better overall arrangement with regard to tank volume and piping arrangements;
- (e) If a slop tank is not included in the original tank arrangement, a tank of sufficient capacity shall be designated as the slop tank to receive the pipe flushing water.

3.2. *Pumping and piping.* In the overall arrangement the following points should also be kept in mind:

- (a) All ballast tanks should, whenever possible, be served by a single pump with a minimum of piping involved, in order to reduce the risk of contamination;
- (b) The piping system required for ballast handling should be so arranged as to flush without depositing oily water in the clean ballast tanks; flushing may be done from a sea chest through the piping to a slop tank or from the clean ballast tanks to the slop tank; if separate ballast lines are used, these lines need not be flushed;
- (c) "Dead end" pipe sections should be avoided as far as possible but where necessary means shall be provided to drain such sections by connexion to a stripping device;
- (d) Double valve separation of ballast and cargo spaces should always be maintained during the voyage and to the maximum extent possible during cargo and ballast operations;
- (e) When an oil content meter is installed as required by regulation 13A(3) of annex I of the MARPOL Protocol, sampling points should be arranged to enable sampling of all discharges of clean ballast water, as well as regular load on top (LOT) discharges; when possible a sampling point should be arranged to enable sampling of the pipe flushing water routed to the slop tank.

4. *Operational procedures*

A Clean Ballast Tank Operation Manual, which includes a check list, shall be developed by the shipowner for each individual tanker and shall be approved by the Administration on the basis of these Specifications.

4.1. *In loading port.* Prior to the tanker's arrival at loading port, the clean ballast quantity may be reduced to berthing condition, using a pipe that has been cleaned during the ballast voyage. A CBT tanker is never loaded to its full cargo carrying capacity, and is normally capable of carrying a full cargo together with the normal quantity of port ballast, i.e., quantity of clean ballast for arrival purposes. This enables the tanker to operate, draught permitting, without handling any ballast water in port.

After any discharge of clean ballast in port the affected pipe system should be drained, and all valves to clean ballast tanks should be closed. If the pipe flushing procedure requires water to be available in the ballast tanks, the proper quantity is left in these tanks before they are closed off from the piping system. Thereafter, the piping system is used for normal cargo loading operations.

4.2. *Loaded voyage.* During the voyage in loaded condition, pump and pipe flushing is carried out. Any resulting oily mixtures are to be settled in a slop tank. Overboard discharges from the slop tank are to be controlled in accordance with the requirements of the MARPOL Protocol.

When convenient after departure, the pumping and piping system to be used for clean ballast handling is flushed to a slop tank. The quantity of flushing water available should be at least 10 times the affected pipe volume. If ballast in excess of the necessary flushing water quantity is retained on board during loading, the remaining quantity can be discharged overboard using the clean piping.

When an oil content meter is installed in accordance with the requirements of regulation 13A(3) of annex I of the MARPOL Protocol, all discharges shall be monitored by this equipment. Where possible, the oil content in the pipe flushing water shall also be monitored to assist in controlling the efficiency of the flushing and for the detection of any abnormalities in the operation.

4.3. *In unloading port.* Prior to berthing in an unloading port, a quantity of clean ballast, adequate for flushing the piping designated for handling clean ballast, shall be taken on board through that piping which has remained clean throughout the voyage. If

port draught limitations permit, it is recommended that more ballast be taken on board within the deadweight limit, up to the normal quantity for departure condition, thereby eliminating the need for further handling of ballast during the unloading. If it is expected that further ballasting during the unloading is necessary, the required pump and pipe section is initially left clean. The desired ballast is taken on as soon as draught conditions permit, whereupon the unloading can continue with all pumps available.

Upon completion of the unloading or at departure, the pump and piping are flushed to the slop tank, followed by ballasting of the clean ballast tanks to normal sea conditions.

4.4. *Ballast voyage.* During the ballast voyage the pumping and piping system used for handling clean ballast shall be kept clean and, after any handling of oily water, be refushed as necessary in preparation for ballast handling in the loading port. Overboard discharges from the slop tank are to be controlled in accordance with the requirements of the MARPOL Protocol.

4.5. *Check list.* The approved operational procedures should be supplemented by a check list. The list in the appendix to these Specifications applies generally to all tankers operating under the CBT concept. When the check list for a specific tanker is prepared, it should be expanded to include any other step of relevance and be completed with appropriate identification of pumps, valves, etc.

5. *Survey and certification*

5.1. Every oil tanker intended to be operated with dedicated clean ballast tanks in accordance with regulation 13A of annex I of the MARPOL Protocol shall be subject to the survey required by regulation 4 of annex I of that Protocol.

5.2. Such survey should be made prior to the date of entry into force of the MARPOL Protocol in order to enable issue of the International Oil Pollution Prevention Certificate before compliance with the MARPOL Protocol requirements becomes mandatory.

5.3. The survey shall include the verifications of the appropriateness of:

- The selection of ballast tanks and pumping and piping arrangements, in accordance with section 3 above;
- The CBT Operation Manual, i.e., the detailed operational procedures including check list, in accordance with section 4 above.

5.4. Upon approval in the respects mentioned in sections 5.1 and 5.3 above, the International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued by the Administration. The Certificate shall indicate which tanks are approved solely for the carriage of dedicated clean ballast. It shall also state that the master has been supplied with information concerning approved operational procedures (CBT Operation Manual).

5.5. Alterations to a CBT tanker which affect its capability to be operated under the CBT concept require the approval of the Administration and shall be reflected in the International Oil Pollution Prevention Certificate and, if appropriate, in the CBT Operation Manual.

6. *Documents*

The International Oil Pollution Prevention Certificate and the CBT Operation Manual shall at all times be available on board the tanker.

Appendix. CBT OPERATIONAL PROCEDURES—CHECK LIST

1. *Prior to arrival at the loading port*

1. Transfer all remaining slop to a cargo tank;
2. Ensure that the pumping and piping designated for clean ballast operation have been properly cleaned to accommodate simultaneous discharge of clean ballast while loading;

3. Ensure that all valves to the slop tank and the cargo tanks are closed;
4. Perform visual inspection of all clean ballast tanks and their contents, if any, for signs of contamination;
5. Discharge a sufficient amount of clean ballast water to ensure that remaining ballast water and cargo to be loaded will not exceed the permissible deadweight or draught; leave a sufficient amount of water for flushing the piping, and as a minimum, a quantity equal to 10 times the volume of the affected piping;
6. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed;
7. If no further ballast discharge is anticipated, drain the clean ballast piping.

II. *In the loading port*

1. Perform normal loading operations of cargo tanks;
2. Ensure sufficient slop tank capacity is available for subsequent reception of cargo pump and pipe flushings;
3. When applicable, discharge remaining clean ballast before entire piping system is used for loading; leave the required minimum quantity of flushing water in ballast tanks;
4. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed;
5. Ensure that all valves to the cargo tanks are closed upon completion of loading.

III. *After departure from the loading port*

1. Flush appropriate pumping and piping with sufficient water from clean ballast tanks into a slop tank;
2. Ensure that valves to the slop tank are closed before pumping the remaining clean water overboard and monitoring oil content of the water, either visually or by a content meter;
3. Ensure that all valves in the clean ballast tanks are closed.

IV. *Prior to arrival at the unloading port*

1. Ensure that all valves to the slop tank and the cargo tanks are closed;
2. Recheck that the pumping and piping designated for clean ballast operation have been properly cleaned;
3. Ballast as required through clean cargo pumps and pipes, considering port draught requirements;
4. Ensure that all valves in the clean ballast tanks are closed.

V. *In the unloading port*

1. Allocate pumping and piping intended for clean ballast operation;
2. Perform normal unloading operations;
3. As soon as draught conditions permit, complete ballasting as required to departure condition;
4. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed;
5. Complete unloading.

VI. *After departure from the unloading port*

1. Flush pumping and piping serving the clean ballast tanks into the slop tank;
2. Top up clean ballast tanks as required;
3. Process the slop tank content in accordance with LOT procedures.

RESOLUTION 15. SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, OPERATION AND CONTROL
OF CRUDE OIL WASHING SYSTEMS

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol), which contains new and more stringent requirements for the design, equipment and operation of new and existing oil tankers,

Noting regulation 13 of annex I of the MARPOL Protocol which requires certain oil tankers to operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing,

Noting further that under regulation 13B(2) of annex I of the MARPOL Protocol the requirements for the crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall contain at least all the provisions of the Specifications adopted by the Conference,

Adopts the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems, the text of which is set out in the annex to this resolution,

Recognizes that further improvement may be required in the Specifications, taking into account the development of technology in this field and in the light of experience gained,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to review and revise, as necessary, the Specifications in order that the revised Specifications reflect the latest technology and practices as may be developed by the time of entry into force of the Protocol.

ANNEX. SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, OPERATION AND CONTROL
OF CRUDE OIL WASHING SYSTEMS

INDEX OF SECTIONS

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
1. Purpose	371	6.3. Filling of departure ballast tanks ..	377
2. Application	372	6.4. Crude oil washing at sea	377
3. General provisions	372	6.5. Discharge of oily water effluents on ballast voyage	377
3.1. Definition	372	6.6. Use and control of inert gas	377
3.2. Initial survey	372	6.7. Precautions against electrostatic generation	378
4. Design criteria	372	6.8. Vapour emission	378
4.1. Piping	372	7. Operations and Equipment Manual ...	378
4.2. Tank washing machines	373	Appendix I. List of changes when ap- plying the specifications to new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above	380
4.3. Pumps	375	Appendix II. Training for persons in- tended to assume overall charge of crude oil washing .	380
4.4. Stripping system	375		
4.5. Ballast lines	376		
5. Qualification of personnel	376		
6. Operation	377		
6.1. Tankage to be crude oil washed ...	377		
6.2. Drainage and discharge ashore of cargo lines	377		

I. *Purpose*

The purpose of these Specifications is to provide specific design criteria, operational requirements and control and enforcement procedures for the crude oil washing of cargo tanks of crude oil carriers as specified in section 2.

2. Application

2.1. These Specifications apply to:

- (a) Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above in accordance with regulation 13(8) of annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol); and
- (b) New crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above in accordance with regulation 13(6) of annex I of the MARPOL Protocol, with the changes listed in appendix I.

Compliance of these ships with these Specifications shall be shown on the International Oil Pollution Prevention Certificate as modified by the MARPOL Protocol.

2.2. If a crude oil that is not suitable for crude oil washing is intended to be carried as cargo in a ship that is provided with only a crude oil washing system, then that ship must comply with segregated ballast tank requirements in accordance with regulation 13(7) or dedicated clean ballast tank requirements in accordance with regulation 13(9) of annex I of the MARPOL Protocol.

3. General provisions

3.1. *Definition.* For the purpose of these Specifications:

3.1.1. "Arrival ballast" means clean ballast as defined in regulation I(16) of annex I of the MARPOL Protocol.

3.1.2. "Departure ballast" means ballast other than arrival ballast.

3.2. *Initial survey.* The initial survey referred to in regulation 4 of annex I of the MARPOL Protocol shall include a complete inspection of the crude oil washing equipment and arrangements and shall include, except for the cases specified in paragraph 4.2.11, an examination of the tanks after they have been crude oil washed and the additional controls as specified in paragraph 4.2.10 to ensure the washing system efficiency is in accordance with these Specifications.

4. Design criteria

4.1. *Piping.* 4.1.1. The crude oil washing pipes and all valves incorporated in the supply piping system shall be of steel or other equivalent material and shall be of adequate strength having regard to the pressure to which they may be subjected; and shall be properly jointed and supported.

4.1.2. The crude oil washing system shall consist of permanent pipework and shall be independent of the fire mains or any system other than for tank washing except that sections of the ship's cargo system may be incorporated into the crude oil washing system provided that they meet the requirements as applied to crude oil pipework. Notwithstanding the requirements of this paragraph, in combination carriers the arrangements should allow removal of the equipment, if necessary, when carrying non-liquid cargoes and be such that when reinstated the system is as originally fitted and tested for oil tightness.

4.1.3. Provision shall be made to prevent overpressure in the tank washing supply piping. Any relief device fitted to prevent overpressure shall discharge into the suction side of the supply pump. Alternative methods to the satisfaction of the Administration may be accepted provided an equivalent degree of safety and environmental protection is provided.

4.1.4. Where hydrant valves are fitted for water washing purposes on tank washing lines, all such valves shall be of adequate strength and provisions made for such connexions to be blanked off when washing lines may contain crude oil.

4.1.5. All connexions for pressure gauges or other instrumentation shall be provided with isolating valves adjacent to the lines or the fitting shall be of the sealed type.

4.1.6. No part of the crude oil washing system shall enter the machinery spaces. Where the tank washing system is fitted with a steam heater for use when water washing, the heater must be effectively isolated during crude oil washing by double shut-off valves or by clearly identifiable blanks.

4.1.7. Where a combined crude oil-water washing supply piping is provided the piping shall be so designed that it can be drained so far as is practicable of crude oil, before water washing is commenced, into spaces designated in the Operations and Equipment Manual. These spaces may be the slop tank or other cargo spaces.

4.1.8. The piping system shall be of such a diameter that the greatest number of tank cleaning machines required, as specified in the Operations and Equipment Manual, can be operated simultaneously at the designed pressure and throughput. The arrangement of the piping shall be such that the required number of tank cleaning machines to each cargo compartment as specified in the Operations and Equipment Manual referred to in these Specifications can be operated simultaneously.

4.1.9. The piping system shall be tested to one and one-half times the working pressure after it has been installed on the ship.

4.1.10. The crude oil washing supply piping shall be anchored (firmly attached) to the ship's structure at appropriate locations, and means shall be provided to permit freedom of movement elsewhere to accommodate thermal expansion and flexing of the ship. The anchoring shall be such that any hydraulic shock can be absorbed without undue movement of the supply piping. The anchors should normally be situated at the ends furthest from the entry of the crude oil supply to the supply piping. If tank washing machines are used to anchor the ends of branch pipes then special arrangements are necessary to anchor these sections when the machines are removed for any reason.

4.2. *Tank washing machines.* 4.2.1. The tank washing machines for crude oil washing shall be permanently mounted and shall be of a design acceptable to the Administration.

4.2.2. The performance characteristic of a tank washing machine is governed by nozzle diameter, working pressure and the movement pattern and timing. Each tank cleaning machine fitted shall have a characteristic such that the sections of the cargo tank covered by that machine will be effectively cleaned within the time specified in the Operations and Equipment Manual.

4.2.3. Tank washing machines shall be mounted in each cargo tank and the method of support shall be to the satisfaction of the Administration. Where the tank washing machines are positioned well below the deck level to cater for protuberances in the tank consideration may need to be given to additional support for the machine and its supply piping.

4.2.4. Each machine shall be capable of being isolated by means of stop valves in the supply line. If a deck mounted tank washing machine is removed for any reason provision shall be made to blank off the oil supply line to the machine for the period the machine is removed. Similarly provision shall be made to close the tank opening with a plate or equivalent means.

4.2.5. Where the drive units for the tank cleaning machines are not integral with the tank cleaning machine sufficient drive units shall be provided to ensure that no drive unit need be moved more than twice from its original position during cargo discharge to accomplish the washing programme as specified in the Operations and Equipment Manual.

4.2.6. The number and location of the tank washing machines shall be to the satisfaction of the Administration.

4.2.7. The location of the machines is dependent upon the characteristics detailed in paragraph 4.2.2 and upon the configuration of the internal structure of the tank.

4.2.8. The number and location of the machines shall be such that all horizontal and vertical areas are washed by direct impingement or effectively by deflection or splashing of the impinging jet. In assessing an acceptable degree of jet deflection and splashing, particular attention shall be paid to the washing of upward facing horizontal areas and the following parameters shall be used:

- (i) For horizontal areas of a tank bottom and the upper surfaces of a tank's stringers and other large primary structural members, the total area shielded from direct impingement by deck or bottom transverses, main girders, stringers or similar large primary structural members shall not exceed 10 per cent of the total horizontal area of tank bottom, the upper surface of stringers, and other large primary structural members;
- (ii) For vertical areas of the sides of a tank, the total area of the tank's sides shielded from direct impingement by deck or bottom transverses, main girders, stringers or similar large primary structural members shall not exceed 15 per cent of the total area of the tank's sides.

In some installations it may be necessary to consider the fitting of more than one type of tank washing machine in order to effect adequate coverage.

4.2.9. At the design stage the following minimum procedures shall be used to determine the area of the tank surface covered by direct impingement:

- (i) Using suitable structural plans, lines are set out from the tips of each machine to those parts of the tank within the range of the jets;
- (ii) Where the configuration of the tanks is considered by the Administration to be complicated, a pinpoint of light simulating the tip of the tank washing machine in a scale model of the tank shall be used.

4.2.10. (i) To confirm the cleanliness of the tank and to verify the design in respect of the number and location of the tank washing machines a visual inspection shall be made by entry to the tanks after a crude oil wash but prior to any water rinse which may be specified in the Operations and Equipment Manual. The bottom of the tank to be inspected may, however, be flushed with water and stripped in order to remove any heel of crude oil before gas freeing for entry. This inspection shall ensure that the tank is essentially free of oil clingage and deposits. If the flushing procedure is adopted, a similar but unflushed tank must be used for the test specified in sub-paragraph (ii) below.

(ii) To verify the effectiveness of the stripping and drainage arrangements a measurement shall be made of the amount of oil floating on top of the departure ballast. The ratio of the volume of oil on top of the total departure ballast water to the volume of tanks that contain this water shall not exceed 0.00085. This test shall be carried out after crude oil washing and stripping in a tank similar in all relevant respects to the tank examined in accordance with sub-paragraph (i), which has not been subjected to a water rinse nor to the intervening water flushing permissible in sub-paragraph (i) above.

(iii) The arrival ballast after a typical ballast voyage before which the arrival ballast tanks have been crude oil washed and during which the tanks have been water rinsed in accordance with the programme set out in the Operations and Equipment Manual shall be totally discharged to the loading port harbour through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, and the oil content of the effluent shall not exceed 15 ppm.

4.2.11. Where an Administration is satisfied that ships are similar in all relevant respects, the requirements of paragraph 4.2.10 need only be applied to one such ship. Furthermore where a ship has a series of tanks that are similar in all relevant respects then, for that series of tanks, the requirements of sub-paragraph 4.2.10(i) need only be applied to one tank of that series.

4.2.12. The design of the deck-mounted tank washing machines shall be such that means are provided external to the cargo tanks which when crude oil washing would indicate the rotation and arc of the movement of the machine.

4.2.13. Where submerged machines are required they should be non-programmable and in order to comply with the requirements of paragraph 4.2.8 it must be possible to verify their rotation either by indicators external to the tank or by checking their characteristic sound pattern. Where verification by sound pattern is the only method of checking the operation of bottom machines, then the operation of those machines shall be verified towards the end of each wash cycle. The method of verification by sound pattern shall be specified in the Operations and Equipment Manual.

4.3. *Pumps.* 4.3.1. The pumps supplying crude oil to the tank cleaning machines shall be either the cargo pumps or pumps specifically provided for the purpose.

4.3.2. The capacity of the pumps shall be sufficient to provide the necessary throughput at the required pressure for the maximum number of tank cleaning machines required to be operated simultaneously as specified in the Operations and Equipment Manual. In addition to the above requirement the pumps shall, if an eductor system is fitted for tank stripping, be capable of supplying the eductor driving fluid to meet the requirements of paragraph 4.4.2.

4.3.3. The capacity of the pumps shall be such that the requirements of paragraph 4.3.2 can be met with any one pump inoperative. The pumping and piping arrangements shall be such that the crude oil washing system can be effectively operated with any one pump out of use.

4.3.4. The carriage of more than one grade of cargo shall not prevent crude oil washing of tanks.

4.3.5. To permit crude oil washing to be effectively carried out where the back pressure presented by the shore terminal is below the pressure required for crude oil washing, provision shall be made such that an adequate pressure to the washing machines can be maintained in accordance with paragraph 4.3.2. This requirement shall be met with any one cargo pump out of action. The minimum supply pressure required for crude oil washing shall be specified in the Operations and Equipment Manual. Should this minimum supply pressure not be obtainable crude oil washing operations shall not be carried out.

4.4. *Stripping system.* 4.4.1. The design of the system for stripping crude oil from the bottom of every cargo tank shall be to the satisfaction of the Administration.

4.4.2. The design and capacity of the tank stripping system shall be such that the bottom of the tank being cleaned is kept free of accumulations of oil and sediment towards completion of the tank washing process.

4.4.3. The stripping system shall be capable of removing oil at a rate of 1.25 times the total throughput of all the tank cleaning machines to be operated simultaneously when washing the bottom of the cargo tank(s) as described in the ship's Operations and Equipment Manual.

4.4.4. Means such as level gauges, hand dipping, and stripping system performance gauges as referred to in paragraph 4.4.8 shall be provided for checking that the bottoms of cargo tanks are dry after the crude oil washing. Suitable arrangements for hand dipping must be provided at the aftermost portion of a cargo tank and in three other suitable locations. For the purpose of this paragraph "dry" means a small quantity of oil near the stripping suction with the tank dry everywhere else.

4.4.5. Means shall be provided to drain all cargo pumps and lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both to a cargo tank and ashore. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

4.4.6. The means for stripping oil from the cargo tanks shall be by positive displacement pump, self-priming centrifugal pump or eductor or other methods to the satisfac-

tion of the Administration. Where a stripping line is connected to a number of tanks means shall be provided for isolating each tank not being stripped at that particular time.

4.4.7. The carriage of more than one grade of cargo shall not prevent crude oil washing of tanks.

4.4.8. Equipment shall be provided for monitoring the efficiency of the stripping system. All such equipment shall have remote read out facilities in the cargo control room or in some other safe and convenient place easily accessible to the officer in charge of cargo and operations. Where a stripping pump is provided the monitoring equipment shall include either a flow indicator, or a stroke counter or revolution counter as appropriate, and pressure gauges at the inlet and discharge connexions of the pump or equivalent. Where eductors are provided the monitoring equipment shall include pressure gauges at the driving fluid intake and at the discharge and a pressure/vacuum gauge at the suction intake.

4.4.9. The internal structure of the tank shall be such that drainage of oil to the tank suction of the stripping system is adequate to meet the requirements of paragraphs 4.4.2 and 4.4.4. Care shall be taken that both longitudinal and transverse drainage are satisfactory and shall be verified during the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10.

4.4.10. The trim conditions for crude oil washing given in the Operations and Equipment Manual shall be adhered to. In general, trim by the stern is only important during the final stages of tank discharge and shall be the maximum possible compatible with operational constraints but in no case less than that recorded during the crude oil washing prior to the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10.

4.4.11. The stripping lines and associated fittings shall be in accordance with the requirements of paragraph 4.1.1.

4.5. *Ballast lines.* 4.5.1. Where a separate ballast water system for ballasting cargo tanks is not provided the arrangement shall be such that the cargo pump, manifolds and pipes used for ballasting can be safely and effectively drained of oil before ballasting.

5. *Qualification of personnel*

5.1. The training requirements of ships' personnel engaged in the crude oil washing of tankers shall be to the satisfaction of the Administration.

5.2. Where a person such as the Master, the Chief Officer or the Cargo Control Officer assumes overall charge of a crude oil wash he shall:

- (i) Have at least one year's experience on oil tankers where his duties have included the discharge of cargo and associated crude washing; where his duties have not included crude oil washing operations, he shall have completed a training programme in crude oil washing in accordance with appendix II to these Specifications and satisfactory to the Administration;
- (ii) Have participated at least twice in crude oil wash programmes one of which shall be in the particular ship for which he is required to undertake the responsibility of cargo discharge; alternatively this latter participation may be acceptable if undertaken on a ship that is similar in all relevant respects; and
- (iii) Be fully knowledgeable of the contents of the Operations and Equipment Manual.

5.3. Where other nominated persons are intended to have particular responsibilities as defined in the Operations and Equipment Manual they shall have at least 6 months' experience on oil tankers where in the course of their duties they should have been involved in the cargo discharge operation. In addition they should have been instructed in the crude oil washing operation in the particular ship for which they are required to undertake this responsibility and be fully knowledgeable of the contents of the Operations and Equipment Manual. Appendix II to these Specifications should be used as guidance in establishing the content of such instruction.

6. Operation

6.1. *Tankage to be crude oil washed.* Before departure on a ballast voyage, after the complete discharge of cargo, sufficient tanks shall have been crude oil washed, in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual to ensure that:

- (i) As a minimum, sufficient tanks have been washed to permit compliance with the draught and trim requirements of regulation 13(2)(a), (b) and (c) of annex I of the MARPOL Protocol during all phases of the ballast voyage; and
- (ii) Account is taken of the ship's trading pattern and the expected weather conditions so that additional ballast water is not put into tanks which have not been crude oil washed.

In addition to the tanks referred to in sub-paragraph (i) above, approximately one-quarter of all remaining tanks shall be crude oil washed for sludge control, but these additional tanks may include the tanks referred to in sub-paragraph (ii) above. However for sludge control purposes, no tank need be crude oil washed more than once in every four months. Crude oil washing shall not be conducted between the final discharge and loading ports; that is to say no crude oil washing shall be undertaken during the ballast voyage. Ballast water shall not be put into tanks that have not been crude oil washed. Water that is put into a tank which has been crude oil washed but not water rinsed shall be regarded as dirty ballast.

6.2. *Drainage and discharge ashore of cargo lines.* At the end of cargo discharge all cargo main and stripping lines shall be drained and stripped and the drainings and strippings passed to the shore via the special small diameter line required by paragraph 4.4.5.

6.3. *Filling of departure ballast tanks.* Care shall be taken at the completion of crude oil washing of any departure ballast tank to strip the tank as completely as possible. Where departure ballast is filled through cargo lines and pumps, these must be drained and stripped of oil using the means required by paragraph 4.4.5 before ballast is loaded.

6.4. *Crude oil washing at sea.* All crude oil washing must be completed before the ship leaves its final port of discharge. Where any tank is crude oil washed whilst the ship is at sea between multiple discharge ports, the tank shall be left empty and available for inspection at the next discharge port before commencing the next ballast voyage. This inspection may consist of multiple sounding/dipping of the bottom of the tank when the tank is empty. Departure ballast tanks shall be ballasted prior to departure from port so that examination of the surface of the ballast water can be made. In the latter case the guidance given in sub-paragraph 4.2.10(ii) is relevant to the inspection.

6.5. *Discharge of oily water effluents on ballast voyage.* The discharge of departure ballast and any other water effluent discharged during the ballast voyage shall comply with the requirements of regulation 9 of annex I of the MARPOL Protocol.

6.6. *Use and control of inert gas.* On ships to which these Specifications apply, no tank shall be crude oil washed unless the inert gas system required by regulation 13B(3) of annex I of the MARPOL Protocol is in proper operation. Before each tank is crude oil washed, the oxygen level shall be determined at a point 1 metre from the deck and at the middle region of the ullage space and neither of these determinations shall exceed 8 per cent by volume. Where tanks have complete or partial wash bulkheads, the determinations should be taken from similar levels in each section of the tank. The oxygen level of the inert gas being delivered during the washing process shall be continuously monitored. If during crude oil washing:

- (i) The oxygen level of the inert gas being delivered exceeds 8 per cent by volume, or
 - (ii) The pressure of the atmosphere at the tanks is no longer positive,
- then the washing must be stopped until satisfactory conditions are restored.

6.7. *Precautions against electrostatic generation.* To avoid excessive electrostatic generation in the washing process due to the presence of water in the crude oil washing fluid, the contents of any tank to be used as a source of crude oil washing fluid must first be discharged by at least 1 metre before being so used. Any tank used as a slop tank on the previous ballast voyage shall be completely discharged and refilled with dry crude if that tank is to be used as a source of washing fluid.

6.8. *Vapour emission.* On ships to which these Specifications apply there shall be means to avoid vapour emission during the filling of departure ballast wherever local conditions require it. The method of preventing the emission of hydrocarbon vapour into the atmosphere shall be:

- (a) By the use of permanent ballast tanks wherever these are sufficient to provide the minimum departure draught; or
- (b) By the containment in empty cargo tanks by the simultaneous ballasting and cargo discharge.

Alternative methods to the satisfaction of the Administrations may be accepted provided an equivalent degree of environmental protection is provided.

7. *Operations and Equipment Manual*

The Operations and Equipment Manual must be to the satisfaction of the Administration and shall contain the following information and operational instructions:

7.1. The complete text of the "Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems".

7.2. A line drawing of the crude oil washing system showing the respective position of pumps, lines and washing machines which relate to the crude oil washing system.

7.3. A description of the system and a listing of procedures for checking that equipment is working properly during crude oil washing operations. This shall include a listing of the system and equipment parameters to be monitored, such as line pressure, oxygen level, machine revolutions, duration of cycles, etc. The established values for these parameters shall be included. The results of the tests carried out in accordance with paragraph 4.2.10 and the values of all parameters monitored during such tests shall also be included.

7.4. Details of the requirements of Section 6 of these Specifications together with advice and instructions, where appropriate, in meeting these requirements such as:

- (i) Recommended methods and programmes of crude oil washing in order to accord with all foreseeable circumstances of cargo discharge restraints and to obtain maximum trim during the completion of washing and draining of each tank;
- (ii) The procedure on ships to avoid vapour emission in accordance with paragraph 6.8;
- (iii) The method of draining tanks which shall include information on optimum trim conditions as required by paragraph 4.4.10;
- (iv) The method of draining cargo pumps, cargo lines, crude oil washing lines and stripping lines, and spaces into which they may be drained, together with the final discharge ashore via the small discharge line on completion of discharge;
- (v) Typical washing programmes under various conditions of loading specifying:
 - (1) The tanks to be washed in accordance with paragraph 6.1;
 - (2) The method for washing each tank, that is single or multi-stage;
 - (3) The number of tank washing machines to be used simultaneously;
 - (4) The duration of the crude oil wash and water rinse where the latter is appropriate;

- (5) The volume of water used for water rinse, which shall be at least equal to that used in the water rinse prior to the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10; and
- (6) The preferred order in which the tanks are to be washed;
- (vi) The procedure for draining and stripping, where appropriate, cargo lines and pumps before being used for the loading of departure ballast;
- (vii) The procedure for water washing lines before discharge of departure ballast and the loading and final discharge of arrival ballast;
- (viii) The procedure for verifying by sound patterns that bottom mounted machines are operating shall be carried out towards the end of the wash cycle for each tank; when carrying out such verification all other machines shall be shut down as necessary;
- (ix) Precise details of procedure to ensure compliance with regulation 9 of annex I of the MARPOL Protocol in the discharge of departure ballast, the water flushing of lines and the decanting of the slop tank(s) at sea.

7.5. The dangers of leakage from the crude oil washing system and the precautions necessary to prevent leakage and the action to be taken in the event of a leakage. Guidance shall be given on how the crude oil washing system is to be operationally tested for leakage before each discharge.

7.6. The method of preventing the entry of oil to the engine room through steam heaters as required by paragraph 4.1.6.

7.7. The personnel required at all times to conduct the dual operation of discharging cargo and crude oil washing. The numbers of such personnel shall include:

- (i) The person meeting the requirements of paragraph 5.2 who will have overall control of the crude oil washing process;
- (ii) Those persons meeting the requirements of paragraph 5.3 who will be expected to undertake the actual operation; and
- (iii) At least one person on deck at all times during washing to keep watch for leaks and malfunctioning of equipment, to test the oxygen content of tanks before washing, to check tank atmosphere pressure, to sound tank bottoms if required, to lift ullage floats if necessary and to change drive units when this is necessary.

The duties of such persons are not necessarily mutually exclusive.

7.8. An effective means of communication between the watchkeeper on deck and the cargo control position so that in the event of a leak in or malfunctioning of the crude oil washing system the washing may be stopped as soon as possible.

7.9. The typical procedures for ballasting.

7.10. A pre-crude oil wash operational checklist for the use of the crew at each discharge which shall include the checking and calibration of all instruments.

7.11. The recommended intervals for on board inspection and maintenance of crude oil washing equipment in addition to statutory surveys. Reference should be made to technical manuals supplied by the manufacturers of the equipment.

7.12. A list of crude oils unsuitable for the crude oil washing process and their origin.

Appendix I. LIST OF CHANGES WHEN APPLYING THE SPECIFICATIONS TO NEW CRUDE OIL TANKERS OF 20,000 TONS DEADWEIGHT AND ABOVE

<i>Paragraph number</i>	<i>List of changes</i>
4.2.5	This paragraph is not applicable.
4.2.10	Sub-paragraph (iii) is not applicable.
6.1	Replace by the following: <p style="margin-left: 40px;">[6.1. <i>Tankage to be crude oil washed</i>]. 6.1.1. Before departure on a ballast voyage:</p> <p style="margin-left: 40px;">(i) Approximately one quarter of the cargo tanks shall be crude oil washed for sludge control purposes on a rotational basis and in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual; however, for these purposes, no tank need be crude oil washed more than once in every four months; and</p> <p style="margin-left: 40px;">(ii) If it is considered that additional ballast in a cargo tank or tanks may be required during the ballast voyage under the conditions and provisions specified in regulation 13(3), annex I, of the MARPOL Protocol, the tank or tanks which may be used for this ballast shall be crude oil washed in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual.</p> <p style="margin-left: 40px;">6.1.2. Ballast water shall not be put into cargo tanks that have not been crude oil washed. Water that is put into a tank which has been crude oil washed but not water rinsed shall be regarded as dirty ballast.</p> <p style="margin-left: 40px;">6.1.3. Crude oil washing shall not be conducted between the final discharge and loading ports; that is to say no crude oil washing shall be undertaken during the ballast voyage.</p>
6.3	Replace by the following: <p style="margin-left: 40px;">6.3. <i>Filling of additional ballasting cargo tanks.</i> Care shall be taken at the completion of crude oil washing of any cargo tank that might contain ballast to strip the tank as completely as possible. Where this ballast is filled through cargo lines and pumps, these must be drained and stripped of oil using the means required by paragraph 4.4.5.</p>
6.4	The last two sentences are not applicable.
6.5	Replace by the following: <p style="margin-left: 40px;">6.5. <i>Discharge of oily water effluents on ballast voyage.</i> The discharge of additional ballast from cargo tanks and any other water effluent discharged during the ballast voyage shall comply with the requirements of regulation 9 of annex I of the MARPOL Protocol.</p>
6.8.	This paragraph is not applicable.
7.4	This paragraph is not applicable.

Appendix II. TRAINING FOR PERSONS INTENDED TO ASSUME OVERALL CHARGE OF CRUDE OIL WASHING

Introduction

Any required training shall be by supervised instruction, conducted in a shore-based facility or aboard a suitably equipped ship having training facilities and instructors for this purpose, dealing with the principles involved and the application of these principles to ship operation.

In drawing up an Administration-approved syllabus of training, the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems of tankers adopted by the Conference shall be taken into account.

Such training shall include but not necessarily be limited to:

- (a) An introduction to the principles of crude oil washing which shall include:
- The characteristics of crude oil as a washing fluid and its contrast with water washing;
 - Top washing;
 - Bottom washing;
 - Trim requirements;
 - Methods of bleeding off from the cargo discharge;
 - Maintenance of required washing fluid pressure;
 - Washing at sea between discharge ports;
 - Recirculatory washing;
 - Relative priorities and requirements for the departure ballast tanks, arrival ballast tanks and cargo only tanks;
- (b) Equipment and design:
- (i) Location of washing machines;
 - (ii) Washing machines, deck-mounted and submerged:
 - Types;
 - Characteristics;
 - Features of construction;
 - Operating parameters;
 - (iii) Drive units;
 - (iv) Washing fluid supply and distribution systems;
 - (v) Stripping systems;
 - (vi) Means of sounding tanks;
 - (vii) Inert gas requirements;
- (c) Generalized crude oil washing procedures:
- (i) Traditional pipeline ship/free flow ship/partial free flow ship;
 - (ii) Single/multi parcel cargoes;
 - (iii) Optimization of procedure to wash with minimum extra berth time;
 - (iv) Ballasting for departure with various ship and pipeline configurations;
 - (v) Procedure for washing at sea between discharge ports;
- (d) Associated procedure:
- (i) Means for minimizing residues on board:
 - Stripping of cargo tanks;
 - Draining and stripping of cargo lines;
 - Final discharge of cargo ashore;
 - (ii) Water rinsing of arrival ballast tanks;
 - (iii) Filling and ultimate discharge of arrival ballast;
 - (iv) Discharge of departure ballast;
 - (v) Build-up and decanting of slop tank;

- (vi) Requirements of regulation 9 of annex I of the MARPOL Protocol;
- (vii) Avoidance of venting in port during ballasting operations;
- (e) Safety:
 - (i) Inert gas procedure;
 - (ii) Maintenance and monitoring of inert gas quality and pressure;
 - (iii) Stopping of washing/discharge under abnormal inert gas conditions;
 - (iv) Electrostatic generation and the precautions required to avoid it;
 - (v) Pipework integrity;
 - (vi) Avoidance of surge pressures;
 - (vii) Spillage;
- (f) Check lists:
 - (i) Before entering port;
 - (ii) Before commencing crude oil washing;
 - (iii) After crude oil washing;
 - (iv) After sailing;
- (g) Regulatory enforcement procedures:
 - (i) Operations and Equipment Manual;
 - (ii) Oil Record Book;
 - (iii) Sounding of tanks;
 - (iv) Measurement of oil on top of departure ballast;
- (h) Maintenance of plant and equipment:
 - (i) Maintenance of equipment in accordance with manufacturers' instructions;
 - (ii) Additional maintenance items.

Administrations shall ensure that the training facility issues an appropriate document to those qualified in accordance with this Appendix to serve as officers primarily responsible for crude oil washing.

RESOLUTION 16. EXISTING TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

The Conference,

Noting that regulation 13C of annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Protocol), adopted by this Conference, contains provisions for existing tankers engaged in specific trades within specified areas,

Noting further that that regulation also provides that such areas may be extended to other limits to be designated by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

Bearing in mind that such an extension cannot be appropriately considered without a prior assessment of all aspects and consequences thereof,

Resolves that the Organization should expeditiously promote studies of the concept of specific trades which should address at least the following topics:

- (a) Possible extension of specific trades within other limits as provided for in regulation 13C(1)(b)(ii) of annex I of the MARPOL Protocol;
- (b) The environmental implications of such an extension;

- (c) Any additional controls which may be necessary to apply such an extension; and
- (d) Any method (such as the method for acceptance of traffic separation schemes) which may be necessary or advisable to enable the Organization to extend specific trades as provided for in regulation 13C(1)(b)(ii) of annex I of the MARPOL Protocol.

RESOLUTION 17. PROTECTIVE LOCATION OF BALLAST TANKS
IN SEGREGATED BALLAST TANKERS

The Conference,

Noting that regulation 13E of annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, adopted by the Conference contains empirical criteria for the protective location of segregated ballast tanks which are framed to minimize consequences of grounding and collision accidents to the ship, its cargo and the marine environment from *inter alia* oil outflow, fire, explosion, loss of life and salvage operations,

Noting, however, that at present the state of knowledge of accident data has not advanced sufficiently to enable the Conference to formulate a possibly more rational probabilistic approach,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should undertake as soon as possible to study and develop more rational probabilistic formulae or criteria for the protective disposition of segregated ballast tanks, including the feasibility of relating the protective area concept of segregated ballast tanks to the inter-relationship of hypothetical and allowable oil outflow.

RESOLUTION 18. POSSIBLE REPLACEMENT OF "DEADWEIGHT" BY ANOTHER PARAMETER
IN THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AND THE INTERNATIONAL CON-
VENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AND ITS PROTOCOL

The Conference,

Noting that the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol contain provisions which use "deadweight" as a parameter to determine the application of various requirements for oil tankers,

Recognizing that "deadweight" might not be the most suitable parameter for the above-mentioned purposes,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to study whether "deadweight" in these instruments should be replaced by another parameter which will ensure uniformity in the application of the requirements in these instruments.

DOCUMENT 3

RÉSOLUTION 1. DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

Reconnaissant que le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) contribuera largement, lorsqu'il sera appliqué, à mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et à réduire au minimum les rejets accidentels de ces substances,

Désirant que le Protocole MARPOL¹, qui inclut la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL)¹ et la modifie, entre en vigueur aussitôt que possible,

Prenant note des travaux accomplis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime pour résoudre les problèmes techniques que soulève l'application de la Convention MARPOL,

Recommande que tous les gouvernements intéressés adoptent juin 1981 comme date souhaitable de l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, qui inclut la Convention MARPOL et la modifie,

Recommande également aux Etats qui envisagent de devenir Parties au Protocole MARPOL :

- a) De faire tout leur possible pour déposer leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible et au plus tard en juin 1980;
- b) S'ils n'ont pas déposé leurs instruments avant juin 1980, de donner au Secrétaire général de l'Organisation, avant cette date, une indication des délais dans lesquels ils pensent pouvoir le faire,

Recommande en outre que, avant l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, les gouvernements veillent à ce que les dispositions de ce protocole soient appliquées aux navires neufs à la date fixée en ce qui concerne les prescriptions prévoyant une date de mise en œuvre précise,

Notant que, en ce qui concerne les pétroliers existants, le Protocole MARPOL prévoit que ces prescriptions devraient être mises en application à une date liée à celle de l'entrée en vigueur du Protocole,

Invite tous les gouvernements intéressés à donner effet à ces prescriptions, dans toute la mesure du possible, sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL en juin 1981 ou dès que possible après cette date, à savoir :

- Pour les transporteurs de brut existants : prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé, aux systèmes de lavage au pétrole brut ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- Pour les transporteurs de produits existants : prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL,

Recommande que l'Assemblée de l'Organisation examine à sa onzième session en 1979 les progrès accomplis en vue du respect de ces dates.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° 1-22484.

RÉSOLUTION 2. DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À CETTE CONVENTION

La Conférence,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le Protocole de 1978 relatif à cette convention (Protocole SOLAS) pourront améliorer sensiblement, lorsqu'ils seront appliqués, la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que la sauvegarde des personnes à bord,

Notant que le Protocole SOLAS que la Conférence a adopté ne peut entrer en vigueur qu'après l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS,

Désirant que la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS entrent en vigueur aussitôt que possible,

Recommande que tous les gouvernements intéressés adoptent juin 1979 comme date souhaitable de l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS et s'efforcent de veiller à ce que le Protocole SOLAS entre en vigueur à la même date ou dès que possible après cette date,

Recommande également aux Etats qui envisagent de devenir Parties à la Convention SOLAS :

- a) De faire tout leur possible pour déposer leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible et au plus tard en juin 1978;
- b) De déposer des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion concernant le Protocole SOLAS lorsqu'il sera ouvert à la signature ou dès que possible après cette date et, lorsqu'ils seront en mesure de le faire, de s'efforcer de déposer des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion concernant à la fois la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS;
- c) S'ils n'ont pas déposé leurs instruments avant juin 1978, de donner au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, avant cette date, une indication des délais dans lesquels ils pensent pouvoir le faire,

Recommande par ailleurs aux Etats qui ont déposé des instruments de ratification de la Convention SOLAS de déposer des instruments de ratification du Protocole SOLAS aussitôt que possible,

Recommande en outre que, avant l'entrée en vigueur du Protocole SOLAS, les Administrations veillent à ce que les dispositions de cet instrument soient appliquées aux navires-citernes neufs à la date fixée en ce qui concerne les prescriptions prévoyant une date de mise en œuvre précise,

Notant que, en ce qui concerne les navires existants, le Protocole SOLAS prévoit que ces prescriptions devraient être mises en application à une date liée à la date de son entrée en vigueur,

Invite tous les gouvernements intéressés à donner effet à ces prescriptions dans toute la mesure du possible, sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole SOLAS aux dates ci-après ou dès que possible après ces dates, à savoir :

- Prescriptions relatives aux dispositifs à gaz inerte contenues à la règle 60 du chapitre II-2 du Protocole SOLAS
 - Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes : juin 1981;
 - Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes et transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal

ou supérieur à 20 000 tonnes mais inférieur à 40 000 tonnes, munis d'appareils de lavage des citernes à débit élevé : juin 1983;

— Prescriptions relatives à l'appareil à gouverner des navires-citernes existants qui figurent au paragraphe *d* de la règle 29 du chapitre II-1 du Protocole SOLAS : juin 1981,

Recommande que l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime examine à sa onzième session en 1979 les progrès accomplis en vue du respect de ces dates.

RÉSOLUTION 3. FUTURES INITIATIVES VISANT À ÉLIMINER LA POLLUTION

La Conférence,

Notant que, dans ses résolutions 1 et 3, la Conférence internationale sur la pollution des mers a exprimé l'opinion que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires constituerait, lorsqu'elle serait mise en œuvre, un nouveau pas important vers l'élimination complète de la pollution des mers par les substances nuisibles provenant des navires,

Estimant que le Protocole de 1978 relatif à ladite convention (Protocole MARPOL) contribuera également à éliminer la pollution par les hydrocarbures,

Prenant note des dispositions du Protocole MARPOL qui étend les prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé à tous les transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et rend également les systèmes de lavage au pétrole brut obligatoires pour tous ces transporteurs de brut,

Consciente que l'application combinée des prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé et aux systèmes de lavage au pétrole brut accroîtra considérablement l'aptitude des Autorités à éliminer complètement la pollution des mers par les navires,

Recommande que l'application combinée des prescriptions susvisées constitue l'objectif final de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, s'agissant de la pollution causée par tous les transporteurs de brut,

Invite l'Organisation à mettre au point avant 1986 des propositions visant à apporter les amendements appropriés au Protocole MARPOL pour atteindre cet objectif.

RÉSOLUTION 4. PROCÉDURES DE CONTRÔLE POUR LES TRANSPORTEURS DE BRUT EXISTANTS D'UN PORT EN LOURD INFÉRIEUR À 40 000 TONNES

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL),

Notant que le Protocole MARPOL contient de nouvelles prescriptions concernant le transport du ballast et le lavage des citernes à cargaison à bord des pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes,

Reconnaissant que, pour obtenir que ces prescriptions soient effectivement observées, il faut continuer d'accorder une grande importance à l'application efficace des méthodes de lavage, qui sera exigée des pétroliers existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, qu'ils utilisent des citernes à ballast séparé, des systèmes de lavage au pétrole brut ou des citernes à ballast propre spécialisées,

Reconnaissant également que, pour les navires-citernes existants de moins de 40 000 tonnes, il faut pouvoir compter entièrement sur l'utilisation efficace des systèmes prévus pour conserver les hydrocarbures à bord,

Reconnaissant en outre les progrès qu'a accomplis l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la mise au point des

procédures de contrôle des rejets auxquelles il est fait référence dans la résolution 6 adoptée par la présente Conférence,

Prie instamment les gouvernements d'accorder une attention particulière à la mise en œuvre desdites procédures à bord des navires-citernes d'un port en lourd inférieur à 40 000 tonnes dans les ports ou les terminaux de chargement et de déchargement,

Recommande à l'Organisation de revoir régulièrement les mesures prises pour mettre en œuvre ces procédures.

RÉSOLUTION 5. POURSUITE DE LA MISE AU POINT DE NORMES INTERNATIONALES RELATIVES AUX DISPOSITIFS À GAZ INERTE

La Conférence,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le Protocole de 1978 relatif à cette convention (Protocole SOLAS) prévoient une utilisation sensiblement plus large des dispositifs à gaz inerte aussi bien à bord des navires-citernes neufs qu'à bord des navires-citernes existants,

Tenant compte de la résolution 2 adoptée par la présente Conférence visant à mettre en œuvre la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS aussi rapidement que possible et des conséquences de cette utilisation plus large sur la capacité disponible du marché ainsi que du fait qu'il est absolument essentiel que tous les dispositifs à gaz inerte soient conformes aux normes techniques les plus élevées,

Recommande que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime suscite des études pour examiner à nouveau les prescriptions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention SOLAS qui concernent les dispositifs à gaz inerte et mette au point des directives complétant les prescriptions de ladite règle en prenant en considération la rigueur des conditions de fonctionnement et la nécessité de maintenir lesdits dispositifs dans un état satisfaisant.

RÉSOLUTION 6. PROCÉDURES VISANT À ASSURER LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES CONVENTIONS RELATIVES À LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

Reconnaissant qu'il est important que les instruments internationaux applicables à la sécurité et à la prévention de la pollution aient un caractère acceptable afin d'assurer leur entrée en vigueur rapide et leur application effective par la suite,

Notant, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les navires, que la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers avait instamment prié les gouvernements, aux termes de sa résolution 1, d'accepter d'urgence les amendements de 1969¹ à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures²,

Notant également avec satisfaction que les amendements susmentionnés sont entrés en vigueur le 20 janvier 1978,

Sachant que la résolution A.391(X) adoptée le 14 novembre 1977 par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime contient des directives pour la mise en œuvre de la convention susmentionnée sous sa forme modifiée,

Notant en outre que la résolution A.321(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation le 12 novembre 1975 définit des procédures applicables au contrôle des navires soumis

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1140, p. 348.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

aux dispositions de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹ et de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge²,

Prie instamment les gouvernements d'observer les procédures et les directives susmentionnées afin de garantir la stricte application des normes de sécurité à bord des navires et des normes relatives à la prévention de la pollution par les navires,

Invite l'Organisation à améliorer ces procédures et directives de façon appropriée à mesure que les normes énoncées dans les conventions et protocoles relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution entreront en vigueur.

RÉSOLUTION 7. MISE AU POINT DE DIRECTIVES SUR L'EXÉCUTION DES INSPECTIONS PORTUAIRES RELATIVES AUX RÉSULTATS DU NETTOYAGE DES CITERNES À CARGAISON PAR LE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Notant que les règles 13 et 13B de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contiennent de nouvelles prescriptions concernant une méthode de nettoyage des citernes à cargaison par le lavage au pétrole brut,

Reconnaissant que, pour obtenir que ces prescriptions soient effectivement observées, il faut continuer d'accorder une grande importance à l'application efficace des méthodes de lavage au pétrole brut en vue de réaliser l'objectif final qui est de mettre fin à la pollution par les navires,

Reconnaissant également que la mise au point de directives uniformes sur la portée et le déroulement des inspections portuaires des résultats du nettoyage des citernes à cargaison constitue une condition indispensable si l'on veut s'assurer que les transporteurs de brut utilisant des systèmes de lavage au pétrole brut satisfont à tout moment aux dispositions du Protocole MARPOL,

Recommande que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime prenne de toute urgence des mesures pour mettre au point de telles directives qui devraient être appliquées par les gouvernements dès leur adoption par l'Organisation.

RÉSOLUTION 8. AMÉLIORATION DU NIVEAU DES ÉQUIPAGES DES NAVIRES-CITERNES

La Conférence,

Ayant adopté les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui contiennent des dispositions plus strictes en ce qui concerne la conception, l'équipement et l'inspection des navires, notamment des navires-citernes, ainsi que la délivrance des certificats,

Notant qu'une conférence internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sera convoquée prochainement en vue de conclure une convention sur ces questions,

Consciente que l'élément humain présente une importance cruciale pour la sécurité de l'exploitation des navires,

Reconnaissant en conséquence que l'on ne peut tirer pleinement parti d'une conception et d'un équipement complexes et avancés des navires-citernes, eu égard à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin, que si l'on adopte simultanément des dispositions visant à assurer de manière satisfaisante la formation des équipages des navires-citernes et la délivrance des brevets,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 536, p. 27.

² *Ibid.*, vol. 640, p. 133.

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à appeler l'attention de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sur la nécessité d'adopter, dans une convention internationale, des dispositions visant à assurer de manière satisfaisante la formation de l'équipage des navires-citernes et la délivrance des brevets.

RÉSOLUTION 9. PROTECTION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

La Conférence,

Notant avec satisfaction les travaux qu'effectue l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets,

Notant en outre la décision prise par la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers d'inclure dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) des dispositions obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers dans certaines zones spéciales définies comprenant les zones de la mer Méditerranée, de la mer Baltique, de la mer Noire, de la mer Rouge et la zone des Golfes, en raison de leurs caractéristiques océanographiques particulières et de leur importance écologique,

Notant également qu'en vertu de l'article VIII de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets¹ (Convention de Londres sur l'immersion) les Parties contractantes ayant des intérêts communs à protéger dans le milieu marin d'une zone géographique donnée s'efforceront, compte tenu des caractéristiques régionales, de conclure des accords régionaux compatibles avec ladite convention en vue de prévenir la pollution, particulièrement celle due à l'immersion,

Consciente des activités entreprises dans certaines régions particulières, notamment la mer Méditerranée, la mer Rouge, la zone des Golfes, le golfe de Guinée, et les eaux des Antilles et de l'Asie du Sud-Est, dans le cadre du système des Nations Unies sous la coordination du Programme des Nations Unies pour l'environnement et avec la participation de l'OMCI,

Consciente de la nécessité de prendre des mesures visant à protéger les zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets,

Sachant également que ce besoin ne peut être satisfait sans études spéciales entreprises en priorité,

Reconnaissant la compétence de l'Organisation dans le domaine de la prévention de la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets et de la lutte contre cette pollution, et la compétence d'autres organisations internationales en ce qui concerne le milieu marin,

Invite l'Organisation :

- a) A poursuivre ses efforts dans le domaine de la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets;
- b) A entreprendre en priorité et en plus des travaux en cours, en collaboration avec d'autres organisations et organes spécialisés internationaux pertinents, des études en vue :
 - i) De dresser un inventaire des zones maritimes du monde qui ont spécialement besoin d'être protégées contre la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets, en raison de leur vulnérabilité particulière, eu égard à leurs ressources naturelles renouvelables ou à leur importance au plan scientifique;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1046, p. 121.

- ii) D'évaluer, autant que possible, la mesure dans laquelle une protection est nécessaire ainsi que les dispositions qui pourraient être jugées appropriées pour assurer un degré raisonnable de protection, en tenant compte également des autres utilisations légitimes des mers;
- c) A examiner, sur la base des études effectuées en conséquence et des résultats des autres travaux entrepris, les mesures qui seront nécessaires pour assurer une meilleure protection du milieu marin contre la pollution provenant des navires et de l'immersion de déchets;
- d) A prendre des mesures, en temps voulu, conformément à la procédure établie, en vue d'incorporer, dans le cadre des conventions pertinentes, toutes les dispositions nécessaires qui pourront être établies à la suite des études susmentionnées;
- e) A formuler à l'intention de la Réunion consultative des Parties contractantes une recommandation visant à ce que des mesures appropriées soient prises dans le cadre de la Convention de Londres sur l'immersion pour protéger ces zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution résultant de l'immersion.

RÉSOLUTION 10. ELABORATION DE DIRECTIVES POUR L'EXÉCUTION DES VISITES ET DES INSPECTIONS RÉGLEMENTAIRES, Y COMPRIS LES INSPECTIONS INOPINÉES ET LES VISITES ANNUELLES OBLIGATOIRES DES NAVIRES

La Conférence,

Notant que les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS) et à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) prévoient des modifications aux dispositions relatives aux intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections ainsi que l'adoption d'inspections inopinées des navires et de visites annuelles obligatoires effectuées à la place des inspections inopinées des navires,

Consciente que l'efficacité de ces visites et inspections dépend des règles nationales promulguées par les Administrations pour donner effet aux dispositions des conventions et des protocoles,

Reconnaissant que des prescriptions uniformes relatives à l'étendue et aux caractéristiques des visites et des inspections peuvent contribuer de façon appréciable à garantir l'observation permanente par les navires des prescriptions des conventions et des protocoles,

Reconnaissant également qu'il existe actuellement un certain nombre de périodes de validité différentes pour les certificats requis par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge de même que différents intervalles entre les visites ou les inspections intermédiaires requises par lesdites conventions et les protocoles et qu'il serait souhaitable d'uniformiser ces périodes et ces intervalles,

Recommande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de prendre rapidement les mesures nécessaires pour mettre au point, à l'intention des Administrations, des directives sur l'étendue, les caractéristiques et la fréquence des visites et inspections susvisées des navires en tenant dûment compte de la construction, des machines, de l'équipement et de l'âge du navire; lesdites directives devraient également comprendre des prescriptions relatives à la fréquence et à la portée des inspections inopinées et à la portée des visites annuelles obligatoires effectuées à la place des inspections inopinées,

Recommande également que l'Organisation prenne en temps voulu les mesures nécessaires pour modifier les instruments appropriés aux fins d'uniformiser les périodes de vali-

dité des certificats de même que les intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections intermédiaires requises aux termes des conventions et protocoles susmentionnés.

RÉSOLUTION 11. CORPS DE SÉCURITÉ MARITIME

La Conférence,

Notant qu'il est important que toutes les Administrations exercent effectivement leurs responsabilités en élaborant des règles et en veillant à ce que soient entreprises des visites et des inspections de navires en conformité des dispositions des conventions internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires,

Reconnaissant que certaines Administrations ne disposent pas de ressources suffisantes en personnel compétent et expérimenté pour pouvoir effectuer ces travaux aussi soigneusement et fréquemment qu'il est souhaitable, et que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime peut être en mesure de les aider à développer de telles ressources en fournissant une assistance et des conseils d'experts appropriés, sur demande et par le truchement des programmes d'assistance technique disponibles,

Charge l'Organisation de mettre au point les moyens permettant de rendre ces conseils et cette assistance disponibles en créant et en utilisant un Corps de sécurité maritime constitué d'experts dont les services peuvent être fournis par les gouvernements disposés à offrir une telle assistance,

Charge le Secrétaire général de l'Organisation de faire connaître ces moyens au plus grand nombre possible d'Etats Membres, de faire en sorte que ces experts soient mis à la disposition des gouvernements en réponse à leur demande d'assistance, par le truchement des programmes d'assistance technique disponibles et de faire rapport sur ces opérations au Comité de la sécurité maritime ou au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation, selon le cas.

RÉSOLUTION 12. AMÉLIORATION DES NORMES APPLICABLES À L'APPAREIL À GOUVERNER

La Conférence,

Ayant conclu le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS),

Notant que des modifications importantes aux dispositions techniques de la Convention de 1974, qui ont trait à l'amélioration de normes applicables à l'appareil à gouverner et qui sont incorporées dans ledit protocole, ne s'appliqueront qu'aux navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux,

Notant également que la résolution A.325(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui vise notamment à améliorer les dispositions relatives à l'appareil à gouverner des navires neufs de divers tonnages, ne constitue qu'une recommandation, et

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'envisager l'application à tous les navires neufs des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner contenues dans le Protocole SOLAS et dans la résolution susmentionnée,

Demande que l'Organisation, de toute urgence :

- a) Révise le libellé des normes relatives à l'appareil à gouverner applicables aux navires à passagers et aux navires de charge, tel qu'il figure dans la résolution A.325(IX) en tenant compte des dispositions du Protocole SOLAS;
- b) Examine s'il est nécessaire de rendre applicables également aux navires autres que les navires-citernes les normes relatives à l'appareil à gouverner qui, dans le Protocole SOLAS, ne sont applicables qu'aux navires-citernes;

- c) Envisage l'adoption des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner ainsi que des autres dispositions relatives aux machines et aux installations électriques contenues dans la résolution A.325(IX) en tant qu'amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lorsque celle-ci entrera en vigueur.

RÉSOLUTION 13. PORT D'AIDES ANTIABORDAGES

La Conférence,

Reconnaissant que l'emploi correct d'aides antiabordages facilitera l'interprétation des données radar et pourrait réduire les risques d'abordage et de pollution du milieu marin,

Consciente que l'utilisation d'aides antiabordages selon des normes opérationnelles de fonctionnement inadéquates ou par du personnel ayant une formation insuffisante pourrait nuire à la sécurité de la navigation,

Considérant qu'il est nécessaire d'établir des prescriptions applicables au port de telles aides à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux,

Considérant également que l'élaboration de normes de fonctionnement est une condition préalable à l'établissement de ces prescriptions,

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :

- a) A élaborer d'urgence et avant le 1^{er} juillet 1979 des normes de fonctionnement pour les aides antiabordages;
- b) A établir, dans les mêmes délais, des prescriptions pour le port de telles aides à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux afin que le chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer puisse être modifié dès que possible; et
- c) A appeler l'attention de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sur la nécessité d'inclure dans une convention internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets des dispositions appropriées concernant l'emploi d'aides antiabordages.

RÉSOLUTION 14. SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL), qui contient des prescriptions nouvelles et plus strictes au sujet de la conception, de l'équipement et de l'exploitation des pétroliers neufs et existants,

Notant la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL qui prescrit que certains pétroliers doivent être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées,

Notant en outre qu'aux termes du paragraphe 2 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole les prescriptions relatives aux dispositions et aux méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications adoptées par la Conférence,

Adopte les Spécifications pour les pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées, dont le texte figure en annexe à la présente résolution,

Reconnaît qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer encore ces spécifications,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de passer en revue et, le cas échéant, de réviser ces spécifications.

ANNEXE. SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS
DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de définir :

- a) Les dispositions appropriées à bord, et
- b) Les méthodes d'exploitation,

à prévoir pour l'application du principe des citernes à ballast propre spécialisées. Les présentes Spécifications sont destinées à être utilisées par les propriétaires de navires lorsqu'ils mettent au point des dispositions et des méthodes détaillées pour chaque navire-citerne particulier et par les Autorités lorsqu'elles approuvent ces dispositions et ces méthodes.

2. *Champ d'application*

Les présentes Spécifications s'appliquent aux navires-citernes qui sont destinés à être exploités en vertu du principe des citernes à ballast propre, conformément à la règle 13A de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL).

3. *Dispositions à bord*

Le choix des citernes affectées exclusivement au transport de ballast propre et les systèmes de pompage et de tuyautages doivent être arrêtés par le propriétaire du navire et être approuvés et homologués par l'Autorité sur la base des présentes Spécifications.

3.1. *Choix des citernes.* Il faut choisir les citernes à ballast propre de façon à obtenir, dans l'ensemble, les meilleurs résultats du point de vue de l'exploitation et de la prévention de la pollution, compte tenu des facteurs suivants :

- a) Les citernes doivent être choisies de façon à avoir une capacité adéquate pour permettre au navire-citerne de répondre aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- b) Les contraintes imposées à la coque doivent rester dans des limites acceptables dans les conditions de ballastage et de chargement qui résultent de ce choix;
- c) Les citernes doivent être choisies de façon à exiger un recours minimal au circuit de pompage et de tuyautages de la cargaison;
- d) Du point de vue de la protection contre les avaries, il est préférable de transporter le ballast propre dans des citernes latérales; toutefois, les citernes centrales sont acceptables si elles permettent d'obtenir une disposition générale nettement meilleure du point de vue du volume des citernes et des circuits de tuyautages;
- e) S'il n'est pas prévu à l'origine de citerne de décantation, il faut en désigner une de capacité suffisante pour recevoir l'eau de rinçage des tuyaux.

3.2. *Pompage et tuyautages.* Pour ce qui est des dispositions générales, il faudrait aussi tenir compte des facteurs suivants :

- a) Toutes les citernes de ballast devraient, chaque fois que cela est possible, être desservies par une seule pompe et nécessiter un minimum de tuyautages afin de réduire les risques de pollution;
- b) Il devrait être possible de rincer le circuit de tuyautages requis pour la manutention du ballast sans polluer les citernes à ballast propre; l'eau de rinçage peut provenir d'une prise d'eau de mer et aboutir par le circuit de tuyautages jusqu'à une citerne de décantation, ou aller des citernes à ballast propre jusqu'à la citerne de décantation; si l'on utilise des conduites séparées pour le ballast, il n'est pas nécessaire de les rincer;

- c) Il faudrait éviter dans la mesure du possible que des sections de tuyaux se terminent en cul de sac; il doit être prévu, si nécessaire, des moyens permettant de vider ces sections en les reliant à un dispositif d'assèchement;
- d) Il faudrait que les espaces à ballast et les espaces à cargaison soient toujours séparés par une double soupape au cours du voyage et qu'ils le soient dans toute la mesure du possible au cours de la manutention de la cargaison et du ballast;
- e) Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément au paragraphe 3 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL, il faudrait disposer les points d'échantillonnage de façon à permettre l'échantillonnage de tous les rejets d'eau de ballast propre ainsi que des rejets résultant de l'application de la méthode du chargement sur résidus; il faudrait également, lorsque cela est possible, prévoir un point d'échantillonnage qui permette l'échantillonnage de l'eau de rinçage des tuyaux qui s'écoule vers la citerne de décantation.

4. Méthodes d'exploitation

Un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre qui comprenne une liste de contrôle doit être mis au point par le propriétaire pour chaque navire-citerne particulier et être approuvé par l'Autorité sur la base des présentes Spécifications.

4.1. *Dans le port de chargement.* Avant l'arrivée du navire-citerne au port de chargement, on peut réduire la quantité de ballast propre en prévision de l'accostage en utilisant un tuyau qui a été nettoyé pendant le voyage sur lest. Un navire-citerne à citernes à ballast propre n'est jamais chargé jusqu'à sa pleine capacité de chargement et peut normalement transporter une pleine cargaison et la quantité de ballast normalement transportée au port, c'est-à-dire la quantité de ballast propre prévue à l'arrivée. Il est ainsi possible d'exploiter le navire-citerne si son tirant d'eau le permet, sans aucune manipulation d'eau de ballast dans le port.

Après tout déchargement de ballast propre dans le port, le circuit de tuyautages utilisé devrait être vidangé et toutes les soupapes des citernes à ballast propre devraient être fermées. Si la méthode de rinçage des tuyaux nécessite qu'il y ait de l'eau dans les citernes à ballast, on laisse dans ces citernes la quantité appropriée avant de les fermer pour les isoler du circuit de tuyautages. Le circuit de tuyautages est ensuite utilisé pour les opérations normales de chargement de la cargaison.

4.2. *Voyage en charge.* Au cours du voyage en charge, on rince les pompes et les tuyaux. Tous les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ainsi obtenus doivent être décantés dans la citerne de décantation. Lorsque le contenu de la citerne de décantation est rejeté à la mer, ces rejets doivent être contrôlés conformément aux prescriptions du Protocole MARPOL.

Dès qu'il est pratique de le faire après le départ, le système de pompage et de tuyautages qui doit être utilisé pour la manutention du ballast propre est rincé, l'eau s'écoulant dans une citerne de décantation. La quantité d'eau de rinçage disponible devrait être d'au moins 10 fois le volume des tuyautages rincés. Si on a gardé à bord au cours du chargement une quantité d'eau de ballast supérieure à celle nécessaire pour l'eau de rinçage, on peut rejeter à la mer la quantité restante en utilisant les tuyaux propres.

Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément aux prescriptions du paragraphe 3 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL, tous les rejets doivent être contrôlés au moyen de cet appareil. Lorsque cela est possible, la teneur en hydrocarbures de l'eau de rinçage des tuyaux doit également être contrôlée pour vérifier l'efficacité du rinçage et détecter toute anomalie au cours de l'opération.

4.3. *Dans le port de déchargement.* Avant d'accoster dans le port de déchargement, une quantité de ballast propre, suffisante en vue du rinçage des tuyautages utilisés pour le ballast propre, doit être chargée à bord au moyen des tuyaux qui sont restés propres pendant toute la durée du voyage. Si les limites de tirant d'eau du port le permettent, il est recommandé de prendre à bord plus de ballast, dans les limites du port en

lourd et dans les limites de la quantité normalement transportée au départ, en vue d'éviter toute autre manipulation de ballast au cours du déchargement. Si l'on attend qu'un ballastage supplémentaire soit nécessaire au cours du déchargement, on garde propres la pompe et les tuyaux requis. Le ballast requis est chargé dès que les tirants d'eau le permettent et le déchargement peut alors se poursuivre en utilisant toutes les pompes disponibles.

Lorsque le déchargement est terminé ou au moment du départ, la pompe et les tuyaux sont rincés et l'eau de rinçage est évacuée vers la citerne de décantation; on procède ensuite au ballastage des citernes à ballast propre en vue des conditions normales en mer.

4.4. *Voyage sur lest.* Au cours du voyage sur lest, le circuit de pompage et de tuyautages utilisé pour la manutention du ballast propre doit être maintenu propre et, si des eaux contenant des hydrocarbures y ont été introduites, il doit être rincé à nouveau selon les besoins en vue de la manutention du ballast dans le port de chargement. Lorsque le contenu de la citerne de décantation est rejeté à la mer, ces rejets doivent être contrôlés conformément aux prescriptions du Protocole MARPOL.

4.5. *Liste de contrôle.* Les méthodes d'exploitation approuvées devraient être complétées par une liste de contrôle. La liste qui figure à l'appendice des présentes Spécifications s'applique de manière générale à tous les navires-citernes exploités selon le principe des citernes à ballast propre. La liste de contrôle élaborée pour un navire-citerne particulier devrait être complétée de manière à comprendre toute autre mesure appropriée et inclure l'identification appropriée des pompes, des soupapes, etc.

5. *Visites et délivrance des certificats*

5.1. Tout pétrolier destiné à être exploité selon le système des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL doit faire l'objet de la visite prescrite à la règle 4 de l'Annexe I dudit protocole.

5.2. Cette visite devrait être effectuée avant la date d'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, afin que le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures puisse être délivré avant que l'exécution des prescriptions contenues dans le Protocole MARPOL ne devienne obligatoire.

5.3. La visite doit comprendre la vérification du caractère approprié

- Du choix des citernes à ballast ainsi que des systèmes de pompage et de tuyautages, sur la base des dispositions de la section 3 ci-dessus;
- Du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre, à savoir les méthodes détaillées d'exploitation y compris la liste de contrôle, sur la base des dispositions de la section 4 ci-dessus.

5.4. Lorsque les vérifications mentionnées aux alinéas 5.1 et 5.3 ci-dessus ont été approuvées, l'Autorité doit délivrer le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le Certificat doit indiquer les citernes affectées exclusivement au transport de ballast propre spécialisé. Il doit également préciser que les renseignements relatifs aux méthodes d'exploitation approuvées ont été communiqués au capitaine du navire (manuel d'exploitation des citernes à ballast propre).

5.5. Les modifications apportées à un navire-citerne à ballast propre qui ont des incidences sur son aptitude à être exploité selon le système des citernes à ballast propre doivent être approuvées par l'Autorité et indiquées sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation des citernes à ballast propre.

6. *Documents*

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et le manuel d'exploitation des citernes à ballast propre doivent être disponibles en permanence à bord du navire-citerne.

*Appendice. MÉTHODES D'EXPLOITATION DES CITERNES
À BALLAST PROPRE — LISTE DE CONTRÔLE*

I. Avant l'arrivée au port de chargement

1. Transférer tous les résidus restants dans une citerne à cargaison;
2. S'assurer que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés pour permettre le déchargement du ballast propre pendant le chargement;
3. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées;
4. Procéder à l'inspection visuelle de toutes les citernes à ballast propre et du ballast, s'il y en a, pour déceler tout indice de pollution;
5. Décharger le volume d'eau de ballast propre suffisant pour que l'eau de ballast restante et la cargaison à charger n'entraînent pas un dépassement du port en lourd ou du tirant d'eau autorisé; laisser un volume d'eau suffisant pour le rinçage des tuyautages, soit une quantité au moins égale à 10 fois le volume des tuyautages concernés;
6. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
7. Si aucun autre déchargement de ballast n'est prévu, vidanger les tuyaux à ballast propre.

II. Au port de chargement

1. Procéder aux opérations normales de chargement des citernes à cargaison;
2. S'assurer qu'il reste dans la citerne de décantation un espace suffisant pour recevoir ultérieurement l'eau de rinçage des pompes et des tuyaux à cargaison;
3. Le cas échéant, décharger le reste du ballast propre avant l'utilisation de tout le système de tuyautages pour le chargement; laisser une quantité suffisante d'eau de rinçage dans les citernes à ballast;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
5. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à cargaison sont fermées à la fin du chargement.

III. Après le départ du port de chargement

1. Rincer la pompe et les tuyaux voulus avec une quantité suffisante d'eau provenant des citernes à ballast propre et évacuer l'eau de rinçage dans la citerne de décantation;
2. S'assurer que les soupapes de la citerne de décantation sont fermées avant de pomper toute l'eau propre restante pour la rejeter à la mer, en contrôlant la teneur de l'eau en hydrocarbures, soit visuellement, soit à l'aide d'un détecteur;
3. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.

IV. Avant l'arrivée au port de déchargement

1. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées;
2. Vérifier à nouveau que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés;
3. Ballaster à l'aide des pompes et tuyaux à cargaison propres, suivant les besoins et compte tenu des limites de tirant d'eau au port;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.

V. Au port de déchargement

1. Allouer les pompes et tuyaux nécessaires à l'exploitation des citernes à ballast propre;
2. Procéder aux opérations normales de déchargement;
3. Dès que les tirants d'eau le permettent, compléter le ballastage au niveau requis pour le départ;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
5. Achever le déchargement.

VI. Après le départ du port de déchargement

1. Rincer la pompe et les tuyaux desservant les citernes à ballast propre et évacuer dans la citerne de décantation;
2. Remplir les citernes à ballast propre si nécessaire;
3. Traiter le contenu de la citerne de décantation conformément aux méthodes de chargement sur résidus.

RÉSOLUTION 15. SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL), qui contient des prescriptions nouvelles et plus strictes pour la conception, l'équipement et l'exploitation des pétroliers neufs et existants,

Notant la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL qui prescrit que certains pétroliers doivent être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes utilisant le lavage au pétrole brut,

Notant en outre qu'aux termes du paragraphe 2 de la règle 13B de l'annexe I du Protocole MARPOL les prescriptions relatives à l'installation de lavage au pétrole brut et au matériel et dispositifs connexes doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications adoptées par la Conférence,

Adopte les Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut, dont le texte figure en annexe à la présente résolution,

Reconnaît qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer encore ces spécifications, compte tenu des progrès de la technique dans ce domaine et à la lumière de l'expérience acquise,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de passer en revue et, le cas échéant, de réviser les spécifications de manière à ce que les spécifications révisées tiennent compte des techniques et pratiques les plus récentes qui auront pu être mises au point au moment de l'entrée en vigueur du Protocole.

ANNEXE. SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION
ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

INDEX DES SECTIONS

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
1. Objet	398	6.5. Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest	405
2. Champ d'application	398	6.6. Utilisation et contrôle du gaz inerte	405
3. Dispositions générales	399	6.7. Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique ..	405
3.1. Définitions	399	6.8. Emanations de gaz	405
3.2. Visite initiale	399	7. Manuel sur l'équipement et l'explo- itation	405
4. Critères de conception	399	Appendice I. Liste des modifications à apporter aux Spécifications lorsqu'elles sont appli- quées aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes	407
4.1. Tuyautages	399	Appendice II. Formation des personnes devant assumer la respon- sabilité générale des opéra- tions de lavage au pétrole brut	408
4.2. Appareils de lavage des citernes .	400		
4.3. Pompes	402		
4.4. Circuit d'assèchement	402		
4.5. Conduites de ballast	403		
5. Qualification du personnel	403		
6. Exploitation	404		
6.1. Citernes devant être lavées au pétrole brut	404		
6.2. Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison .	404		
6.3. Chargement des citernes en ballast de départ	404		
6.4. Lavage au pétrole brut en mer ...	404		

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de fournir des critères particuliers de conception, des règles d'exploitation ainsi que des méthodes de vérification et de mise en vigueur pour le lavage au pétrole brut des citernes à cargaison des transporteurs de brut comme il est précisé à la section 2.

2. *Champ d'application*

2.1. Les présentes Spécifications s'appliquent :

- a) Aux transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, conformément aux dispositions du paragraphe 8 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL); et
- b) Aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes, conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL, compte tenu des modifications indiquées dans l'appendice I.

Il convient d'indiquer sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, tel qu'il a été modifié par le Protocole MARPOL, que ces navires satisfont aux présentes Spécifications.

2.2. Si un pétrole brut qui ne convient pas pour le lavage au pétrole brut doit être transporté comme cargaison à bord d'un navire qui est équipé uniquement pour le lavage au pétrole brut, ce navire doit alors satisfaire aux prescriptions du paragraphe 7 de la règle 13 relatives aux citernes à ballast séparé ou aux prescriptions du paragraphe 9 de la règle 13 relatives aux citernes à ballast propre spécialisées de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

3. Dispositions générales

3.1. Définitions. Aux fins des présentes Spécifications :

3.1.1. « Ballast d'arrivée » désigne le ballast propre tel que le définit le paragraphe 16 de la règle 1 de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

3.1.2. « Ballast de départ » désigne tout ballast autre que le ballast d'arrivée.

3.2. *Visite initiale.* La visite initiale prévue à la règle 4 de l'annexe I du Protocole MARPOL doit comprendre une inspection complète du matériel et des dispositifs de lavage au pétrole brut et comprendre en outre, sauf dans les cas prévus au paragraphe 4.2.11, un examen des citernes après qu'elles ont été lavées au pétrole brut ainsi que les contrôles supplémentaires prévus au paragraphe 4.2.10 en vue de s'assurer que l'efficacité du système de lavage satisfait aux dispositions des présentes Spécifications.

4. Critères de conception

4.1. *Tuyautages.* 4.1.1. Les tuyaux de lavage au pétrole brut et toutes les soupapes incorporées dans le système de tuyautages d'alimentation doivent être en acier ou autre matériau équivalent et avoir une résistance suffisante compte tenu de la pression à laquelle ils peuvent être soumis; en outre, ils doivent être munis de raccords et de supports appropriés.

4.1.2. Le système de lavage au pétrole brut doit être constitué par des tuyautages permanents et être indépendant des collecteurs principaux d'incendie ou de tout système qui n'est pas destiné au lavage des citernes; toutefois, des parties du système de cargaison du navire peuvent être incorporées au système de lavage au pétrole brut à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions appliquées aux tuyautages de pétrole brut. Nonobstant les dispositions du présent paragraphe, la conception des transporteurs mixtes devrait permettre d'enlever si nécessaire l'équipement lors du transport de cargaisons non liquides, puis de le remettre en place comme il l'était auparavant et d'en vérifier l'étanchéité aux hydrocarbures.

4.1.3. Des dispositions doivent être prises pour empêcher toute surpression dans les tuyautages d'alimentation du système de lavage des citernes. Tout dispositif de sécurité installé pour empêcher les surpressions doit aboutir à l'aspiration de la pompe d'alimentation. D'autres méthodes jugées satisfaisantes par l'Autorité peuvent être acceptées à condition qu'elles offrent un degré de sécurité équivalent et une protection aussi efficace pour l'environnement.

4.1.4. Lorsqu'il est prévu des vannes de prise d'eau pour le lavage à l'eau sur les conduites de lavage des citernes, toutes ces vannes doivent avoir une résistance suffisante et des dispositions doivent être prises pour que ces raccords soient obturables lorsque les conduites de lavage peuvent contenir du pétrole brut.

4.1.5. Tous les raccords prévus pour les manomètres ou autres instruments doivent être munis de robinets de sectionnement à proximité immédiate des conduites ou l'installation doit être du type étanche.

4.1.6. Aucune partie du système de lavage au pétrole brut ne doit se trouver dans les locaux de machines. Lorsque le système de lavage des citernes est équipé d'un dispositif de réchauffage à la vapeur destiné à être utilisé pendant le lavage à l'eau, ce dispositif doit être isolé efficacement pendant le lavage au pétrole brut par des soupapes d'arrêt doubles ou par des dispositifs d'obturation facilement reconnaissables.

4.1.7. Lorsqu'il existe un tuyautage d'alimentation combiné pour le lavage au pétrole brut et à l'eau, ce tuyautage doit être conçu de manière que le pétrole brut puisse être vidangé dans toute la mesure du possible, avant de commencer le lavage à l'eau, et évacué vers les espaces indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Ces espaces peuvent être la citerne de décantation ou d'autres espaces à cargaison.

4.1.8. Le système de tuyautages doit avoir un diamètre tel que le plus grand nombre d'appareils de lavage des citernes requis, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équi-

pement et l'exploitation, puissent fonctionner simultanément sous la pression et avec le débit prévus. Les tuyautages doivent être conçus de telle manière que le nombre requis d'appareils de lavage des citernes pour chaque compartiment à cargaison, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation mentionné dans les présentes Spécifications, puissent fonctionner simultanément.

4.1.9. Le système de tuyautages doit être soumis à des essais sous une pression égale à une fois et demie la pression de service après son installation à bord du navire.

4.1.10. Le tuyautage d'alimentation du système de lavage au pétrole brut doit être solidement fixé à la structure du navire à des emplacements appropriés et on doit prévoir des moyens pour assurer en dehors des points de fixation une liberté de mouvement qui permette de tenir compte de la dilatation thermique et des mouvements de flexion du navire. La fixation doit être telle que tout choc hydraulique puisse être absorbé sans déplacement excessif du tuyautage d'alimentation. Les points de fixation devraient normalement être situés aux extrémités les plus éloignées de l'arrivée du pétrole brut au tuyautage d'alimentation. Si on utilise les appareils de lavage des citernes pour fixer les extrémités des tuyaux de dérivation, il est nécessaire de prévoir des dispositions spéciales pour fixer ces tuyaux lorsque les appareils sont enlevés pour une raison quelconque.

4.2. *Appareils de lavage des citernes.* 4.2.1. Les appareils de lavage des citernes utilisés pour le lavage au pétrole brut doivent être montés de manière permanente et être d'une conception jugée acceptable par l'Autorité.

4.2.2. Les caractéristiques de fonctionnement d'un appareil de lavage des citernes sont fonction du diamètre des ajutages, de la pression de service, du mouvement programmé et du réglage de vitesse. Chaque appareil de nettoyage des citernes installé doit avoir des caractéristiques telles que les parties de la citerne à cargaison desservies par cet appareil soient nettoyées de manière efficace dans les délais spécifiés dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.2.3. Des appareils de lavage des citernes doivent être installés dans chaque citerne à cargaison et le mode de fixation doit être jugé satisfaisant par l'Autorité. Lorsque les appareils de lavage des citernes sont installés bien au-dessous du niveau du pont pour tenir compte des saillies de la citerne, il peut être nécessaire de prévoir une fixation complémentaire pour l'appareil et son tuyautage d'alimentation.

4.2.4. Chaque appareil doit pouvoir être isolé au moyen de soupapes d'arrêt situées sur la conduite d'alimentation. Si un appareil de lavage des citernes installé sur le pont est enlevé pour une raison quelconque, des dispositions devront être prises pour obturer la conduite d'alimentation en hydrocarbures de l'appareil pendant la période où celui-ci est enlevé. De même, des dispositions devront être prises pour fermer l'ouverture de la citerne à l'aide d'une plaque ou d'un moyen équivalent.

4.2.5. Lorsque les dispositifs d'entraînement des appareils de nettoyage des citernes ne font pas partie intégrante de l'appareil de nettoyage des citernes, on doit prévoir un nombre suffisant de tels dispositifs pour garantir qu'aucun dispositif d'entraînement ne sera déplacé plus de deux fois par rapport à sa position initiale au cours du déchargement de la cargaison pour effectuer le programme de lavage spécifié dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.2.6. Le nombre et l'emplacement des appareils de lavage des citernes doivent être jugés satisfaisants par l'Autorité.

4.2.7. L'emplacement de ces appareils dépend des caractéristiques énoncées au paragraphe 4.2.2 ainsi que de la configuration de la structure interne de la citerne.

4.2.8. Le nombre et l'emplacement des appareils doivent être tels que toutes les surfaces horizontales et verticales soient lavées par action directe ou de façon efficace par déviation ou par éclaboussement du jet direct. Pour évaluer le niveau admissible de déviation ou d'éclaboussement du jet, on doit accorder une attention particulière au lavage des surfaces horizontales orientées vers le haut et utiliser les paramètres ci-après :

- i) En ce qui concerne les surfaces horizontales du fond de la citerne et les faces supérieures des serres et autres éléments importants de structure primaire de la citerne, la surface totale où l'action directe est masquée par les transversales de pont ou de fond, les hiloires, les carlingues, les serres, ou les éléments importants de structure primaire d'un type analogue, ne doit pas dépasser 10 p. 100 de la surface horizontale totale du fond de la citerne, de la face supérieure des serres et autres éléments importants de structure primaire;
- ii) En ce qui concerne les surfaces verticales des côtés de la citerne, la surface totale des côtés de la citerne où l'action directe est masquée par les transversales de pont ou de fond, les hiloires, les carlingues, les serres, ou les éléments importants de structure primaire d'un type analogue, ne doit pas dépasser 15 p. 100 de la surface totale des côtés de la citerne.

Dans certaines installations, il peut être nécessaire d'envisager l'installation de plusieurs types d'appareils de lavage des citernes pour garantir une action appropriée.

4.2.9. Au stade de la conception, on doit utiliser les méthodes de base suivantes pour déterminer la surface de la citerne soumise à l'action directe :

- i) Sur des plans de structure appropriés, on trace des lignes reliant les extrémités de chaque appareil aux parties de la citerne situées dans la limite de la portée des jets;
- ii) Lorsque l'Autorité juge que la configuration des citernes est complexe, on doit utiliser une source ponctuelle de lumière simulant l'extrémité de l'appareil de lavage de la citerne sur un modèle réduit de la citerne.

4.2.10. i) Pour confirmer que la citerne est propre et pour vérifier la conception en ce qui concerne le nombre et l'emplacement des appareils de lavage de la citerne, on doit effectuer une inspection visuelle des citernes en y pénétrant après le lavage au pétrole brut mais avant tout rinçage à l'eau qui pourrait être requis par le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Le fond de la citerne qui doit être inspectée peut toutefois être nettoyé par chasse d'eau et ensuite asséché afin d'enlever tout reste de pétrole brut avant que l'on ne procède au dégazage en vue de pénétrer dans la citerne. Cette inspection doit permettre de vérifier que la citerne est essentiellement dépourvue d'hydrocarbures adhérent aux parois et de dépôts. Si l'on procède à une chasse d'eau, il faut utiliser une citerne analogue mais n'ayant pas été nettoyée par chasse d'eau pour la vérification visée à l'alinéa ii ci-dessous.

ii) Afin de vérifier l'efficacité des dispositifs de drainage et d'assèchement de la citerne, on doit mesurer la quantité d'hydrocarbures qui flotte à la surface du ballast de départ. Le rapport du volume d'hydrocarbures présents à la surface de la quantité totale d'eau de ballast de départ au volume des citernes qui contiennent cette eau ne doit pas dépasser 0,00085. Cette vérification doit être effectuée, après lavage au pétrole brut et assèchement, dans une citerne identique sur tous les points pertinents à la citerne vérifiée conformément à l'alinéa i ci-dessus et qui n'a pas fait l'objet d'un rinçage à l'eau, ni du nettoyage intermédiaire par chasse d'eau autorisé à l'alinéa i ci-dessus.

iii) Après un voyage type sur lest avant lequel les citernes devant contenir le ballast d'arrivée ont été lavées au pétrole brut et au cours duquel les citernes ont été rincées à l'eau conformément au programme décrit dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, on doit évacuer tout le ballast d'arrivée dans le port de chargement par l'intermédiaire d'un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité, et la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne doit pas dépasser 15 ppm.

4.2.11. Lorsqu'une Autorité a la certitude que des navires sont identiques sur tous les points pertinents, les dispositions du paragraphe 4.2.10 peuvent n'être appliquées qu'à l'un de ces navires. En outre, lorsqu'il y a à bord d'un navire une série de citernes qui sont identiques sur tous les points pertinents, les dispositions de l'alinéa i du paragraphe 4.2.10 peuvent n'être appliquées qu'à l'une des citernes de cette série.

4.2.12. Les appareils de lavage des citernes installées sur le pont doivent être conçus de manière à comporter à l'extérieur des citernes à cargaison des dispositifs qui indiquent, lors du lavage au pétrole brut, la rotation de l'appareil et l'arc balayé.

4.2.13. Lorsqu'il faut utiliser des appareils immergés, ces derniers devraient être non programmables et, afin qu'ils soient conformes aux prescriptions du paragraphe 4.2.8, il doit être possible d'en vérifier la rotation, soit au moyen d'indicateurs à l'extérieur de la citerne, soit en surveillant leur bruit caractéristique. Lorsque la surveillance par le bruit est la seule méthode utilisée pour vérifier le fonctionnement des appareils immergés, on doit alors vérifier ce fonctionnement vers la fin de chaque cycle de lavage. La méthode de vérification par le bruit doit être décrite dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.3. *Pompes.* 4.3.1. Les pompes qui alimentent en pétrole brut les appareils de nettoyage des citernes doivent être soit des pompes à cargaison, soit des pompes spécialement prévues à cette fin.

4.3.2. Les pompes doivent avoir une capacité suffisante pour fournir, à la pression requise, le débit nécessaire au nombre maximal d'appareils de nettoyage des citernes qui doivent fonctionner simultanément conformément aux dispositions du manuel sur l'équipement et l'exploitation. Outre les prescriptions ci-dessus, les pompes doivent, si un système d'éjecteur est installé pour l'assèchement des citernes, pouvoir fournir le fluide moteur de l'éjecteur de manière à satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.4.2.

4.3.3. Les pompes doivent avoir une capacité telle qu'il puisse être satisfait aux prescriptions du paragraphe 4.3.2 même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas. Le circuit de pompage et de tuyautages doit être tel que le lavage au pétrole brut puisse se faire efficacement même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas.

4.3.4. Le transport de cargaisons de différentes qualités ne doit pas empêcher le lavage des citernes au pétrole brut.

4.3.5. Pour qu'il soit possible de procéder à un lavage efficace au pétrole brut lorsque la contre-pression présentée par le terminal à terre est inférieure à la pression requise pour le lavage au pétrole brut, il convient de prendre des dispositions pour maintenir une pression adéquate pour les appareils de lavage conformément au paragraphe 4.3.2. Ceci peut se faire au moyen de l'une quelconque des pompes à cargaison qui n'est pas en service. La pression minimale d'alimentation requise pour le lavage au pétrole brut doit être indiquée dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Si cette pression minimale d'alimentation ne peut être obtenue, il ne faut pas procéder aux opérations de lavage au pétrole brut.

4.4. *Circuit d'assèchement.* 4.4.1. Le circuit d'assèchement du pétrole brut au fond de chaque citerne à cargaison doit être d'une conception jugée satisfaisante par l'Autorité.

4.4.2. La conception et la capacité du circuit d'assèchement des citernes doivent être telles que le fond des citernes nettoyées se trouve dégagé de toute accumulation de pétrole et de dépôts vers la fin du processus de lavage de ces citernes.

4.4.3. Le circuit d'assèchement doit pouvoir évacuer les hydrocarbures avec un débit égal à 1,25 fois le débit total de tous les appareils de nettoyage des citernes qui doivent fonctionner simultanément lors du lavage du fond de la ou des citernes à cargaison conformément aux dispositions du manuel sur l'équipement et l'exploitation du navire.

4.4.4. Il convient de prévoir des moyens tels que des indicateurs de niveau, des sondes à main et des indicateurs de fonctionnement du système d'assèchement mentionnés au paragraphe 4.4.8, afin de vérifier que le fond des citernes à cargaison est sec après le lavage au pétrole brut. Il doit être possible d'introduire une sonde à main à la partie arrière d'une citerne à cargaison et à trois autres endroits appropriés. Aux fins du présent paragraphe, « sec » signifie qu'une petite quantité de pétrole subsiste près de la prise d'aspiration du circuit d'assèchement, la citerne étant sèche partout ailleurs.

4.4.5. Il convient de prévoir des moyens pour drainer toutes les pompes et toutes les conduites à cargaison à la fin des opérations de déchargement de la cargaison, si nécessaire en les raccordant au circuit d'assèchement. Le produit du drainage des pompes et des conduites doit pouvoir être déchargé aussi bien dans une citerne à cargaison qu'à terre. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes des traverses de cargaison.

4.4.6. L'assèchement des hydrocarbures des citernes à cargaison doit se faire grâce à une pompe volumétrique, une pompe centrifuge à amorçage automatique ou un éjecteur ou d'autres méthodes jugées satisfaisantes par l'Autorité. Lorsqu'une conduite d'assèchement est raccordée à plusieurs citernes, il faut prévoir des moyens pour isoler chaque citerne qui n'est pas asséchée à ce moment particulier.

4.4.7. Le transport de cargaisons de différentes qualités ne doit pas empêcher le lavage des citernes au pétrole brut.

4.4.8. Il convient de prévoir du matériel pour contrôler l'efficacité du circuit d'assèchement. Ce matériel doit comprendre des appareils de lecture à distance situés dans la salle de contrôle de la cargaison ou dans tout autre lieu sûr et commode auquel l'officier chargé de la cargaison et des opérations puisse accéder facilement. Lorsqu'une pompe d'assèchement est installée, le matériel de contrôle doit comprendre soit un indicateur de débit, soit un compte-coups, soit un compte-tours, selon le cas, et des indicateurs de pression à l'aspiration et au refoulement de la pompe ou des dispositifs équivalents. Lorsque des éjecteurs sont installés, le matériel de contrôle doit comprendre des indicateurs de pression à l'arrivée du fluide moteur ainsi qu'au refoulement et un indicateur de pression vide à l'aspiration.

4.4.9. La structure interne de la citerne doit être telle que l'écoulement des hydrocarbures vers les aspirations du circuit d'assèchement satisfasse aux prescriptions des paragraphes 4.4.2 et 4.4.4. Il convient de veiller à ce que l'écoulement longitudinal et transversal soit satisfaisant et qu'il soit vérifié au cours de l'inspection requise aux termes des paragraphes 3.2 et 4.2.10.

4.4.10. Il convient de respecter les conditions d'assiette prévues pour le lavage au pétrole brut dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. D'une façon générale, l'assiette positive n'est importante qu'au cours des derniers stades du déchargement des citernes et doit avoir la valeur la plus grande possible qui soit compatible avec les contraintes d'exploitation, mais en aucun cas elle ne doit être inférieure à celle enregistrée au cours du lavage au pétrole brut qui précède l'inspection requise aux termes des paragraphes 3.2 et 4.2.10.

4.4.11. Les conduites d'assèchement et leurs accessoires doivent être conformes aux prescriptions du paragraphe 4.1.1.

4.5. *Conduites de ballast.* 4.5.1. Lorsqu'il n'est pas installé de système de ballast séparé pour le ballastage des citernes à cargaison, les dispositions prévues doivent être telles qu'avant le ballastage, la pompe, les collecteurs et les tuyaux de cargaison utilisés pour le ballastage puissent être drainés d'une façon sûre et efficace.

5. *Qualification du personnel*

5.1. Le personnel du bord affecté au lavage des navires-citernes au pétrole brut doit avoir reçu une formation jugée satisfaisante par l'Autorité.

5.2. Toute personne, telle que le capitaine, le second ou l'officier chargé de la cargaison, qui est affectée à la direction générale des opérations de lavage au pétrole brut doit :

- i) Avoir passé au moins un an à bord de pétroliers et s'être occupée notamment du déchargement des cargaisons et des opérations connexes de lavage au pétrole brut; si elle ne s'est pas occupée d'opérations de lavage au pétrole brut, elle doit avoir suivi un programme de formation en la matière qui soit conforme aux dispositions de l'appendice II aux présentes Spécifications et jugé satisfaisant par l'Autorité;

- ii) Avoir participé au moins deux fois à des opérations de lavage au pétrole brut, dont l'une sur le navire particulier à bord duquel elle doit assurer la direction du déchargement des cargaisons; une telle expérience peut aussi être acceptée si elle a été acquise à bord d'un navire semblable en tous points à cet égard; et
- iii) Etre pleinement familiarisée avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation.

5.3. Les autres personnes désignées qui doivent exercer des responsabilités particulières définies dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation doivent avoir passé au moins six mois à bord de pétroliers et y avoir notamment exercé des fonctions ayant trait au déchargement des cargaisons. En outre, elles devraient avoir été formées aux opérations de lavage au pétrole brut à bord du navire particulier où elles doivent assumer cette responsabilité et être pleinement familiarisées avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation. Il faudrait s'inspirer de l'appendice II aux présentes Spécifications pour arrêter la teneur de cette formation.

6. Exploitation

6.1. *Citernes devant être lavées au pétrole brut.* Avant le départ sur lest d'un navire dont la cargaison a été complètement déchargée, on doit laver au pétrole brut, conformément aux procédures décrites dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, un nombre suffisant de citernes pour :

- i) Qu'il soit satisfait au moins aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette énoncées aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 2 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL à tous les stades du voyage sur lest; et
- ii) Qu'il soit tenu compte de la nature du voyage que doit effectuer le navire et des conditions météorologiques prévues afin qu'il ne devienne pas nécessaire de charger un complément de ballast dans des citernes qui n'ont pas été lavées au pétrole brut.

En plus des citernes visées à l'alinéa i ci-dessus, on doit laver au pétrole brut un quart environ de la totalité des citernes restantes pour éviter l'accumulation des boues, mais ces citernes supplémentaires peuvent comprendre celles visées à l'alinéa ii ci-dessus. Toutefois pour éviter l'accumulation de boues, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois. Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest. Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux de ballast chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.

6.2. *Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison.* Une fois la cargaison déchargée, toutes les conduites à cargaison principales et les conduites d'assèchement doivent être vidées et asséchées et le produit de ces opérations déchargé à terre au moyen de la conduite spéciale de faible diamètre prévue aux termes du paragraphe 4.4.5.

6.3. *Chargement des citernes en ballast de départ.* On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut de toute citerne devant être chargée de ballast de départ, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.

6.4. *Lavage au pétrole brut en mer.* Toutes les opérations de lavage au pétrole brut doivent être terminées avant que le navire ne quitte son dernier port de déchargement. Toute citerne qui est lavée au pétrole brut lorsque le navire se trouve en mer entre différents ports de déchargement doit être laissée vide et doit pouvoir être inspectée au port de déchargement suivant avant que le navire ne commence son voyage suivant sur ballast. Cette inspection peut se faire par plusieurs prises de sonde du fond de la citerne

lorsque celle-ci est vide. Le chargement des citernes en ballast de départ doit se faire avant que le navire ne quitte le port afin que la surface de l'eau de ballast puisse être examinée. Dans le dernier cas, il convient de se reporter aux directives pertinentes énoncées à l'alinéa ii du paragraphe 4.2.10.

6.5. *Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest.* Le rejet du ballast de départ et de tout autre effluent pendant le voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions énoncées à la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL.

6.6. *Utilisation et contrôle du gaz inerte.* A bord des navires visés par les présentes Spécifications, aucune citerne ne doit être lavée au pétrole brut si le système à gaz inerte prescrit aux termes du paragraphe 3 de la règle I3B de l'annexe I du Protocole MARPOL ne fonctionne pas convenablement. Avant le lavage au pétrole brut de chaque citerne, la teneur en oxygène doit être déterminée en un point situé à un mètre sous le pont et à mi-hauteur de l'espace vide, la teneur en oxygène à ces deux points ne devant pas dépasser 8 p. 100 en volume. Lorsque les citernes comportent des cloisons ajourées complètes ou partielles, ces prélèvements devraient être effectués aux mêmes hauteurs pour chaque section de la citerne. La teneur en oxygène du gaz inerte injecté au cours des opérations de lavage doit être contrôlée en permanence. Si, au cours des opérations de lavage au pétrole brut :

- i) La teneur en oxygène du gaz inerte injecté dépasse 8 p. 100 en volume, ou
- ii) La pression dans les citernes cesse d'être positive,

le lavage doit alors être suspendu jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

6.7. *Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique.* Afin d'éviter une formation excessive d'électricité statique lors des opérations de lavage par suite de la présence d'eau dans le liquide utilisé pour le lavage au pétrole brut, toute citerne devant fournir ce liquide doit tout d'abord être vidée d'au moins un mètre de son contenu avant d'être utilisée. Toute citerne ayant servi de citerne de décantation lors du dernier voyage sur lest doit être complètement vidée et ensuite remplie de pétrole brut ne contenant pas d'eau si elle doit servir à fournir le liquide de lavage.

6.8. *Emanations de gaz.* Les navires visés par les présentes Spécifications doivent être équipés de façon à empêcher les émanations de gaz au cours du remplissage du ballast de départ lorsque les conditions locales l'exigent. Afin d'éviter le dégagement de gaz d'hydrocarbures dans l'atmosphère, il convient de recourir à l'une des méthodes suivantes :

- a) Utilisation de citernes à ballast permanentes lorsque ce moyen permet d'obtenir le tirant d'eau de départ minimal; ou
- b) Confinement des gaz dans les citernes à cargaison vides en procédant simultanément au ballastage et au déchargement de la cargaison.

D'autres méthodes agréées par les Autorités peuvent être acceptées à condition qu'elles garantissent une protection équivalente de l'environnement.

7. Manuel sur l'équipement et l'exploitation

Le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et contenir les renseignements et directives d'exploitation indiqués ci-dessous :

7.1. Le texte complet des « Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut ».

7.2. Un schéma du système du lavage au pétrole brut indiquant la position respective des pompes, des conduites et des appareils de lavage qui font partie du système de lavage au pétrole brut.

7.3. Une description du système et une énumération des méthodes à suivre pour vérifier que le matériel fonctionne correctement pendant les opérations de lavage au pétrole

brut. Il convient d'énumérer notamment les paramètres du système et du matériel qu'il faut contrôler, tels que la pression dans les conduites, la teneur en oxygène, le nombre de révolutions, la durée des cycles, etc. La valeur nominale de ces paramètres doit être indiquée. Les résultats des essais effectués conformément au paragraphe 4.2.10 et la valeur de tous les paramètres contrôlés au cours de ces essais doivent également être indiqués.

7.4. Des détails concernant les prescriptions de la section 6 des présentes Spécifications, accompagnés au besoin de conseils et d'instructions sur les moyens de satisfaire auxdites prescriptions, par exemple :

- i) Les méthodes et les programmes de lavage au pétrole brut qu'il est recommandé d'adopter pour faire face à toutes les situations qui peuvent se présenter par suite des contraintes en matière de déchargement de la cargaison et pour obtenir l'assiette maximale pendant les opérations de lavage et d'assèchement des citernes;
- ii) La procédure à suivre à bord des navires pour supprimer toute émanation de gaz conformément aux dispositions du paragraphe 6.8;
- iii) La méthode utilisée pour l'assèchement des citernes, qui doit comprendre des renseignements sur les conditions optimales d'assiette, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 4.4.10;
- iv) La méthode utilisée pour le drainage des pompes à cargaison, des tuyautages à cargaison, des conduites utilisées pour le nettoyage au pétrole brut et de celles utilisées pour l'assèchement; les espaces dans lesquels celles-ci peuvent être drainées et le refoulement final à terre, à la fin du déchargement, au moyen de la petite conduite de refoulement;
- v) Les programmes de lavage types dans diverses conditions de chargement en indiquant :
 - 1) Les citernes à laver conformément aux dispositions du paragraphe 6.1;
 - 2) La méthode de lavage applicable à chaque citerne, qu'elle comporte une seule ou plusieurs étapes;
 - 3) Le nombre d'appareils de lavage des citernes à utiliser simultanément;
 - 4) La durée du lavage au pétrole brut et du rinçage à l'eau lorsque cette dernière opération est appropriée;
 - 5) Le volume d'eau à utiliser pour le rinçage à l'eau, qui doit être au moins égal au volume utilisé pour le rinçage à l'eau qui précède l'inspection prescrite aux paragraphes 3.2 et 4.2.10; et
 - 6) L'ordre optimal dans lequel les citernes doivent être lavées;
- vi) La procédure à suivre pour drainer et assécher, selon les besoins, les tuyautages et les pompes à cargaison avant de les utiliser pour charger le ballast de départ;
- vii) La procédure à suivre pour laver à l'eau les conduites avant le déchargement du ballast de départ et le chargement et le rejet final du ballast d'arrivée;
- viii) La procédure à suivre pour vérifier par le bruit le bon fonctionnement des appareils fixés au fond de la citerne qui sera appliquée vers la fin du cycle de lavage pour chaque citerne; lorsque l'on effectuera cette vérification, toutes les autres machines seront arrêtées si besoin est;
- ix) Des détails précis quant aux procédures à adopter afin de se conformer aux prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL en matière de rejet du ballast de départ, de rinçage à l'eau des conduites et de la décantation de la (des) citerne(s) de décantation en mer.

7.5. Les risques de fuites du système de lavage au pétrole brut et les précautions à prendre en vue d'éviter ces fuites ainsi que les mesures à prendre au cas où une fuite se produirait. Des directives doivent être formulées sur la manière dont le système de lavage

au pétrole brut doit être mis à l'essai avant chaque déchargement afin de vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

7.6. La méthode permettant d'éviter que les hydrocarbures ne pénètrent dans les locaux de machines par les dispositifs de réchauffage à la vapeur, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 4.1.6.

7.7. Le personnel nécessaire à tout moment pour se charger de la double opération du déchargement de la cargaison et du lavage au pétrole brut. Ce personnel doit comprendre :

- i) La personne qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2 et qui exerce un contrôle d'ensemble sur l'opération de lavage au pétrole brut;
- ii) Les personnes qui satisfont aux prescriptions du paragraphe 5.3 et qui seront tenues d'effectuer l'opération proprement dite; et
- iii) Au moins une personne qui restera sur le pont pendant toute la durée du lavage afin de dépister des fuites ou des défauts de fonctionnement de l'équipement, de vérifier la teneur en oxygène des citernes avant le lavage, de vérifier la pression à l'intérieur des citernes, de sonder le fond des citernes le cas échéant, de relever au besoin les jauges à flotteurs et de déplacer les dispositifs d'entraînement lorsque de besoin.

Les fonctions de ces différentes personnes ne s'excluent pas nécessairement les unes des autres.

7.8. Un moyen de communication sûr entre le surveillant placé sur le pont et le poste de contrôle de la cargaison de telle sorte qu'en cas de fuite ou de défaut de fonctionnement du système de lavage au pétrole brut, l'opération de lavage puisse être stoppée aussi rapidement que possible.

7.9. Les procédures types de ballastage.

7.10. Une liste des vérifications à effectuer avant le lavage au pétrole brut, que l'équipage utilisera à chaque déchargement et sur laquelle figureront notamment la vérification et l'étalonnage de tous les instruments utilisés.

7.11. Les intervalles recommandés pour l'inspection à bord et l'entretien de l'équipement de lavage au pétrole brut, en plus des visites obligatoires. Il devrait être fait mention des manuels d'instructions techniques fournis par les constructeurs de l'équipement.

7.12. Une liste des pétroles bruts qui ne conviennent pas pour la méthode du lavage au pétrole brut et leur provenance.

Appendice I. LISTE DES MODIFICATIONS À APPORTER AUX SPÉCIFICATIONS LORSQU'ELLES SONT APPLIQUÉES AUX TRANSPORTEURS DE BRUT NEUFS D'UN PORT EN LOURD ÉGAL OU SUPÉRIEUR À 20 000 TONNES

<i>Numéro du paragraphe</i>	<i>Liste des modifications</i>
4.2.5	Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.
4.2.10	Les dispositions de l'alinéa iii ne sont pas applicables.
6.1	Remplacer par ce qui suit : 6.1. <i>Citernes devant être lavées au pétrole brut.</i> 6.1.1. Avant le départ sur lest : i) On doit laver au pétrole brut un quart environ des citernes à cargaison par roulement pour éviter l'accumulation de boues, conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation; toutefois, à cet effet, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois; et

Numéro
du paragraphe

Liste des modifications

- ii) Si l'on estime qu'il pourra être nécessaire d'embarquer du ballast supplémentaire dans une ou plusieurs citernes à cargaison au cours du voyage sur lest dans les conditions et en vertu des dispositions prévues au paragraphe 3 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL, la ou les citernes qui pourront être utilisées pour ce ballast devront être lavées au pétrole brut conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.
- 6.1.2. Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.
- 6.1.3. Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest.
- 6.3 Remplacer par ce qui suit :
- 6.3. *Chargement de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison.* On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut d'une citerne à cargaison qui pourrait être chargée de ballast, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.
- 6.4 Les deux dernières phrases ne sont pas applicables.
- 6.5 Remplacer par ce qui suit :
- 6.5. *Rejet d'effluents pollués au cours d'un voyage sur lest.* Le rejet du ballast supplémentaire provenant des citernes à cargaison et de tout autre effluent pendant un voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL.
- 6.8 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.
- 7.4 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

Appendice II. FORMATION DES PERSONNES DEVANT ASSUMER LA RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

Introduction

Toute activité de formation doit prendre la forme d'une instruction contrôlée, dans une installation à terre ou à bord d'un navire dûment équipé, doté des moyens de formation et ayant les instructeurs nécessaires; cette activité consistera à enseigner les principes en question et leur application à l'exploitation des navires.

Il conviendra, lors de l'élaboration d'un programme de formation agréé par l'Autorité, de tenir compte des Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage des navires-citernes au pétrole brut adoptées par la Conférence.

Ce programme devra englober les sujets énumérés ci-dessous, sans que cette liste soit exhaustive :

- a) Une introduction aux principes du lavage au pétrole brut qui portera sur :
- Les caractéristiques du pétrole brut en tant que liquide de nettoyage et ce qui le différencie de l'eau dans cette perspective;
 - Le nettoyage de la partie supérieure;
 - Le nettoyage du fond;
 - Les conditions d'assiette;

- Les méthodes de prélèvement sur le déchargement de la cargaison;
 - Le maintien de la pression du liquide de nettoyage au niveau requis;
 - Le nettoyage en mer entre les ports de déchargement;
 - Le nettoyage en circuit fermé;
 - Les priorités et conditions relatives concernant les citernes à ballast de départ, les citernes à ballast d'arrivée et les citernes réservées à la cargaison;
- b) Equipement et conception :
- i) Emplacement des appareils de lavage;
 - ii) Appareils de lavage, sur le pont et immergés :
 - Types;
 - Caractéristiques;
 - Particularités de construction;
 - Paramètres d'exploitation;
 - iii) Dispositifs d'entraînement;
 - iv) Systèmes d'alimentation et de distribution du liquide de nettoyage;
 - v) Systèmes d'assèchement;
 - vi) Moyens de sondage des citernes;
 - vii) Conditions relatives au gaz inerte;
- c) Procédures courantes de lavage au pétrole brut :
- i) Navires à tuyautages classiques/navires à flot libre/navires partiellement à flot libre;
 - ii) Cargaisons uniques/multiples;
 - iii) Application optimale de la méthode de lavage afin de réduire au minimum le séjour à quai supplémentaire nécessaire;
 - iv) Ballastage pour le départ avec diverses configurations de navire et de tuyautages;
 - v) Méthode de lavage en mer entre des ports de déchargement;
- d) Procédures pour les opérations liées au lavage :
- i) Moyens permettant de réduire au minimum les résidus à bord :
 - Assèchement des citernes à cargaison;
 - Drainage et assèchement des tuyautages à cargaison;
 - Refoulement final à terre de la cargaison;
 - ii) Rinçage à l'eau des citernes à ballast d'arrivée;
 - iii) Remplissage et déchargement final du ballast d'arrivée;
 - iv) Déchargement du ballast de départ;
 - v) Rassemblement et décantation des résidus dans la citerne de décantation;
 - vi) Prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
 - vii) Mesures en vue d'éviter tout dégagement de gaz au port pendant les opérations de ballastage;
- e) Sécurité :
- i) Système à gaz inerte;
 - ii) Maintien et contrôle de la qualité et de la pression du gaz inerte;

- iii) Arrêt du lavage et du déchargement en cas de fonctionnement anormal du système à gaz inerte;
- iv) Formation d'électricité statique et précautions requises pour l'éviter;
- v) Etanchéité des tuyautages;
- vi) Moyens d'éviter des surpressions dues à des coups de bélier;
- vii) Fuites;
- f) Listes de vérification :
 - i) Avant d'entrer au port;
 - ii) Avant le lavage au pétrole brut;
 - iii) Après le lavage au pétrole brut;
 - iv) Après l'appareillage;
- g) Procédures de contrôles réglementaires :
 - i) Manuel sur l'équipement et l'exploitation;
 - ii) Registre des hydrocarbures;
 - iii) Sondage des citernes;
 - iv) Mesure des hydrocarbures à la surface du ballast de départ;
- h) Entretien de l'installation et du matériel :
 - i) Entretien du matériel conformément aux instructions des constructeurs;
 - ii) Eléments d'entretien supplémentaires.

Les Autorités doivent s'assurer que le centre de formation délivre un document approprié aux personnes qui ont acquis les connaissances nécessaires en conformité des dispositions du présent appendice afin qu'elles puissent servir en qualité d'officiers principalement responsables du lavage au pétrole brut.

RÉSOLUTION 16. NAVIRES-CITERNES EXISTANTS QUI EFFECTUENT DES VOYAGES PARTICULIERS

La Conférence,

Notant que la règle 13C de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contient des dispositions relatives aux navires-citernes existants qui effectuent des voyages particuliers à l'intérieur de zones déterminées,

Notant en outre qu'aux termes des dispositions de ladite règle ces zones peuvent être étendues à d'autres limites qui seraient définies par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime,

Tenant compte du fait qu'une telle extension ne peut être envisagée comme il convient sans évaluation préalable de tous ses aspects et de toutes ses conséquences,

Décide que l'Organisation devrait encourager sans retard des études sur la notion de voyage particulier qui devraient porter au moins sur les questions ci-après :

- a) Extension éventuelle des voyages particuliers à d'autres limites, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C, 1, b, ii, de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- b) Incidences de cette extension sur l'environnement;
- c) Tout contrôle supplémentaire qui pourrait être nécessaire à l'application de cette extension;

- d) Toute méthode (telle que la procédure d'acceptation des dispositifs de séparation du trafic) dont l'application pourrait être nécessaire ou souhaitable pour permettre à l'Organisation d'étendre les voyages particuliers, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C, 1, b, ii, de l'annexe I du Protocole MARPOL.

**RÉSOLUTION 17. LOCALISATION DÉFENSIVE DES CITERNES À BALLAST
À BORD DES NAVIRES-CITERNES À BALLAST SÉPARÉ**

La Conférence,

Notant que la règle 13E de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires adopté par la présente Conférence énonce des critères empiriques pour la localisation défensive des citernes à ballast séparé, qui sont formulés de manière à réduire au minimum les conséquences qu'un échouement et un abordage pourraient avoir pour le navire, sa cargaison et le milieu marin à la suite notamment de fuites d'hydrocarbures, d'un incendie, d'une explosion, de pertes en vie humaine et d'opérations de sauvetage,

Notant toutefois qu'à l'heure actuelle les connaissances dont on dispose sur les données relatives aux accidents ne sont pas suffisantes pour permettre à la Conférence de formuler une méthode probabiliste qui pourrait être plus rationnelle,

Recommande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'entreprendre, dès que possible, l'étude et la mise au point de formules ou de critères probabilistes plus rationnels en vue de la localisation défensive des citernes à ballast séparé, et notamment d'examiner la possibilité de rattacher le principe de la zone de protection présentée par les citernes à ballast séparé au rapport entre les fuites hypothétiques et les fuites admissibles d'hydrocarbures.

**RÉSOLUTION 18. REMPLACEMENT ÉVENTUEL DU « PORT EN LOURD » PAR UN AUTRE
PARAMÈTRE DANS LE PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNA-
TIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES AINSI
QUE DANS LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER ET LE PROTOCOLE Y AFFÉRENT**

La Conférence,

Notant que le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ainsi que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole y afférent contiennent des dispositions dans lesquelles le « port en lourd » est utilisé comme paramètre pour déterminer l'application de diverses prescriptions aux pétroliers,

Reconnaissant que le « port en lourd » n'est peut-être pas le paramètre qui convient le mieux aux fins susmentionnées,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'étudier s'il y aurait lieu de remplacer le « port en lourd » dans ces instruments par un autre paramètre qui garantirait une application uniforme des prescriptions énoncées dans ces instruments.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ДОКУМЕНТ 3. РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ

Резолюция 1. Намеченный срок вступления в силу Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. Конференция,

Признавая, что Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), когда его положения будут выполняться, в значительной степени приведет к полному устранению преднамеренного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и сведет к минимуму случайные сбросы таких веществ,

Желая в кратчайший срок ввести в силу Протокол МАРПОЛ, который дополняет и изменяет Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ),

Отмечая работу Межправительственной морской консультативной организации по решению технических проблем, связанных с осуществлением Конвенции МАРПОЛ,

Рекомендует всем заинтересованным правительствам принять июнь 1978 г. как намеченный срок вступления в силу Протокола МАРПОЛ, который дополняет и изменяет Конвенцию МАРПОЛ,

Рекомендует также государствам, намеревающимся стать Сторонами Протокола МАРПОЛ:

- (a) Приложить все усилия, чтобы сдать на хранение свои документы о ратификации, одобрении, принятии или присоединении в возможно короткий срок, но не позднее июня 1980 г.;
- (b) Если они не сдали на хранение эти документы к июню 1980 г., сообщить Генеральному секретарю Организации о времени, в течение которого они предположительно смогут это сделать,

Рекомендует далее правительствам, до вступления в силу Протокола МАРПОЛ, обеспечить применение положений Протокола к новым судам к сроку, установленному в отношении тех требований, в которых указана точная дата осуществления,

Предлагает всем заинтересованным правительствам, не ожидая вступления в силу Протокола МАРПОЛ, к июню 1981 г. или в кратчайший срок после этой даты в максимальной степени ввести в действие:

- Для существующих танкеров-нефтесырьевозов: требования к танкам изолированного балласта, системам мойки сырой нефтью или выделенным для чистого балласта танкам, содержащиеся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ;
- Для существующих танкеров-нефтепродуктовозов: требования к танкам изолированного балласта или выделенным для чистого балласта танкам, содержащиеся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ,

Рекомендует одиннадцатой сессии Ассамблеи Организации в 1979 году рассмотреть вопрос о ходе выполнения этих сроков.

Резолюция 2. Намеченный срок вступления в силу Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокола к этой конвенции Конференция,

Признавая, что Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Конвенция СОЛАС) и Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол

СОЛАС), когда их положения будут выполняться, смогут значительно повысить безопасность судов и имущества на море, а также людей, находящихся на борту,

Отмечая, что принятый Конференцией Протокол СОЛАС не может вступить в силу до вступления в силу Конвенции СОЛАС,

Желая ввести в действие Конвенцию СОЛАС и Протокол СОЛАС как можно скорее,

Рекомендует всем заинтересованным правительствам принять июнь 1978 г. как назначенный срок вступления в силу Конвенции СОЛАС и стремиться обеспечить вступление в силу Протокола СОЛАС в то же самое время или в кратчайший срок после этой даты,

Рекомендует также государствам, намеревающимся стать Сторонами Конвенции СОЛАС:

- (a) Приложить все усилия, чтобы сдать на хранение свои документы о ратификации, одобрении, принятии или присоединении в возможно короткий срок, но не позднее июня 1978 г.;
- (b) Сдать на хранение документы о ратификации, одобрении и принятии Протокола СОЛАС или о присоединении к нему, когда он открыт для подписания, или в кратчайший срок после этого; и когда станет возможным это сделать, стремиться одновременно сдать на хранение документы о ратификации, одобрении и принятии Конвенции СОЛАС и Протокола СОЛАС или о присоединении к ним;
- (c) Если они не сдали на хранение эти документы к июню 1978 г., сообщить Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации о времени, в течение которого они предположительно смогут это сделать,

Рекомендует также государствам, сдавшим документы о ратификации Конвенции СОЛАС, сдать на хранение документы о ратификации Протокола СОЛАС как можно скорее,

Рекомендует далее Администрациям до вступления в силу Протокола СОЛАС обеспечить применение положений этого документа к новым танкерам к сроку, установленному в отношении таких требований, в которых указана точная дата осуществления,

Отмечая, что относительно существующих судов, Протокол СОЛАС предписывает, чтобы требования выполнялись в отношении даты, на которую Протокол вступает в силу,

Предлагает всем заинтересованным правительствам, не ожидая вступления в силу Протокола СОЛАС, к следующим датам или в кратчайший срок после этих дат, в максимальной степени ввести в действие:

— Требования к системам инертного газа, содержащиеся в Правиле 60 Главы II-2 Протокола СОЛАС:

— На существующих танкерах дедвейтом 70.000 тонн и более — к июню 1981 г.;

— На существующих танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более, но менее 70.000 тонн, и существующих танкерах-нефтесырьевозах дедвейтом 20.000 тонн и более, но менее 40.000 тонн, оборудованных машинами для мойки танков высокой производительности — к июню 1983 г.;

— Требования к рулевому устройству для существующих танкеров, содержащиеся в Правиле 29 (d) Главы II-1 Протокола СОЛАС — к июню 1981 г.

Рекомендует одиннадцатой сессии Ассамблеи Межправительственной морской консультативной организации к 1979 году рассмотреть вопрос о ходе выполнения этих сроков.

РЕЗОЛЮЦИЯ 3. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА УСТРАНЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

Конференция,

Отмечая, что в Резолюциях 1 и 3 Международной конференции по предотвращению загрязнения моря 1973 г. было высказано мнение о том, что Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., когда ее положения будут выполняться, явится дальнейшим важным шагом к полному устранению загрязнения моря с судов вредными веществами,

Считая, что Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол МАРПОЛ) будет в дальнейшем способствовать цели устранения загрязнения нефтью,

Принимая к сведению положения Протокола МАРПОЛ, которые распространяют требования к танкам изолированного балласта на все новые танкеры-нефте-сырьевозы дедвейтом 20.000 тонн и более, а также вводят обязательное применение систем мойки сырой нефтью на таких танкерах,

Сознавая, что сочетание требований к танкам изолированного балласта и системам мойки сырой нефтью представляет для Администрации значительно большую возможность для выполнения цели полного устранения загрязнения моря с судов,

Рекомендует, чтобы такое сочетание требований было конечной целью Межправительственной морской консультативной организации относительно предотвращения загрязнения с танкеров-нефте-сырьевозов,

Предлагает Организации не позднее 1986 года разработать предложения по соответствующим поправкам к Протоколу МАРПОЛ для достижения вышеуказанной цели.

РЕЗОЛЮЦИЯ 4. ПОРЯДОК КОНТРОЛЯ ДЛЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТАНКЕРОВ-НЕФТЕСЫРЬЕВОЗОВ ДЕДВЕЙТОМ МЕНЕЕ 40.000 ТОНН

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ),

Отмечая, что Протокол МАРПОЛ содержит новые требования относительно перевозки балласта и мойки грузовых танков на нефтяных танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более,

Признавая, что для обеспечения эффективного выполнения этих требований следует постоянно придавать особое значение эффективному выполнению процедур мойки, которая будет требоваться независимо от того, применяются ли на существующих нефтяных танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более танки изолированного балласта, системы мойки сырой нефтью или выделенные для чистого балласта танки,

Признавая также, что для существующих танкеров дедвейтом менее 40.000 тонн следует полностью полагаться на эффективную работу систем, используемых для сохранения нефти на борту,

Признавая далее успехи, достигнутые Межправительственной морской консультативной организацией в разработке порядка контроля за сбросами, упомянутого в Резолюции 6, принятой этой Конференцией,

Настоятельно предлагает Правительствам обратить особое внимание на обеспечение выполнения упомянутого порядка на танкерах дедвейтом менее 40.000 тонн в портах и терминалах загрузки и разгрузки,

Рекомендует, чтобы меры, принятые для обеспечения выполнения такого порядка, постоянно пересматривались Организацией.

РЕЗОЛЮЦИЯ 5. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАЗРАБОТКА МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ
ДЛЯ СИСТЕМ ИНЕРТНОГО ГАЗА

Конференция,

Признавая, что Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Конвенция СОЛАС) и Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол СОЛАС) значительно расширяют применение систем инертного газа как на новых, так и на существующих танкерах,

Принимая во внимание Резолюцию 2, принятую настоящей Конференцией для осуществления Конвенции СОЛАС и Протокола СОЛАС в кратчайший срок, и влияние этого расширенного применения на имеющуюся производственную возможность изготовителей, а также существенную необходимость обеспечения соответствия каждой системы инертного газа самым высоким техническим нормам,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации содействовать исследованиям с целью пересмотра требований относительно систем инертного газа, изложенных в Правиле 62 Главы II-2 Конвенции СОЛАС, а также разработке руководства для дополнения требований упомянутого Правила, учитывая тяжелые условия эксплуатации и необходимость поддержания этих систем в удовлетворительном состоянии.

РЕЗОЛЮЦИЯ 6. ПРОЦЕДУРЫ ЭФФЕКТИВНОГО ПРОВЕДЕНИЯ В ЖИЗНЬ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ И КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

Конференция,

Признавая важность приемлемости международных документов об охране человеческой жизни и предотвращении загрязнения, обеспечивающей их быстрое введение в силу и затем их эффективное проведение в жизнь,

Отмечая в отношении предотвращения загрязнения с судов, что в Резолюции 1, принятой Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря 1973 г., настоятельно предлагалось Правительствам срочно принять Поправки 1969 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения нефтью 1954 г.,

Отмечая также с удовлетворением, что вышеупомянутые поправки вошли в силу 20 января 1978 г.,

Сознавая, что в Резолюции А.391 (X), принятой 14 ноября 1977 г. Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации, изложено руководство по проведению в жизнь вышеупомянутой Конвенции с внесенными в нее поправками,

Отмечая далее, что в Резолюции А.321 (IX), принятой 12 ноября 1975 г. Ассамблеей Организации, изложен порядок контроля за судами в отношении Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 г. и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.,

Настоятельно предлагает Правительствам обеспечить осуществление упомянутого порядка контроля и руководств для обеспечения полного соответствия нормам охраны человеческой жизни на судах и предотвращения загрязнения с судов,

Предлагает Организации соответствующим образом разрабатывать далее этот порядок и руководства по мере вступления в силу новых норм, содержащихся в конвенциях и протоколах об охране человеческой жизни и предотвращении загрязнения.

РЕЗОЛЮЦИЯ 7. РАЗРАБОТКА РУКОВОДСТВ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК В ПОРТУ
РЕЗУЛЬТАТОВ ОЧИСТКИ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ ПУТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

Конференция,

Отмечает, что Правнла 13 и 13В Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), принятого настоящей Конференцией, содержат новые требования для процедуры очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью,

Признавая, что с целью обеспечения эффективного выполнения этих требований следует постоянно придавать особое значение эффективному выполнению процедур мойки сырой нефтью для достижения конечной цели полного устранения загрязнения с судов,

Признавая также, что единообразные руководства по пределам и особенностям проверок в порту результатов очистки грузовых танков являются предпосылкой для обеспечения постоянного соответствия танкеров-нефтесырьевозов, на которых применяются системы мойки сырой нефтью, положениям Протокола МАРПОЛ,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации принять срочные меры к разработке таких руководств, осуществление которых должно быть обеспечено Правительствами, как только они будут приняты Организацией.

РЕЗОЛЮЦИЯ 8. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ ТАНКЕРОВ

Конференция,

Приняв Протоколы 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., которые содержат более строгие требования к конструкции, оборудованию, проверке судов и выдаче им свидетельств, в частности для танкеров,

Отмечая, что в скором будущем будет проведена Международная конференция по подготовке и дипломированию моряков с целью заключения конвенции об этом,

Имея в виду, что фактор субъективности имеет важное значение в отношении безопасной эксплуатации судов,

Признавая, следовательно, что полного преимущества сложной и современной конструкции и оборудования танкеров в отношении безопасности человеческой жизни на море и охраны морской среды можно добиться, если одновременно будут введены требования по соответствующей подготовке и дипломированию экипажей танкеров,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации обратить внимание Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. на необходимость включения положений по соответствующей подготовке и дипломированию экипажей танкеров в международную конвенцию.

РЕЗОЛЮЦИЯ 9. ЗАЩИТА ОСОБО ЧУВСТВИТЕЛЬНЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ

Конференция,

Отмечая с удовлетворением работу, проводимую Межправительственной морской консультативной организацией относительно защиты морской среды от загрязнения с судов и сбрасывания отходов в море,

Отмечая далее решение, принятое Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря 1973 г., о включении в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ) специальных

обязательных положений для предотвращения загрязнения моря в определенно обозначенных особых районах, включая районы Средиземного, Балтийского, Черного, Красного морей и «Район заливов», в связи с их океанографическими особенностями и экологическим значением,

Отмечая также, что согласно Статье VIII Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (Лондонская конвенция по сбросам) Договаривающиеся стороны, имеющие общие цели по защите морской среды в данной географической зоне, принимая во внимание региональные особенности, должны стремиться заключать региональные соглашения, соответствующие конвенции по предотвращению загрязнения, в особенности загрязнения сбросами,

Сознавая непрекращающуюся деятельность в особых регионах, включая Средиземное море, Красное море, «Район заливов», Гвинейский залив, воды Карибского залива и Юго-Восточной Азии, в рамках системы Организации Объединенных Наций под руководством Программы развития Организации Объединенных Наций и с участием ИМКО,

Сознавая также необходимость принятия мер по защите особо чувствительных морских районов от загрязнения с судов и загрязнения сбросами отходов,

Понимания, что эти меры не смогут быть приняты без проведения специальных исследований первостепенной важности,

Признавая компетентность Организации в области предотвращения и контролирования загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами отходов, а также компетентность других международных организаций в области защиты морской среды,

Предлагает Организации:

- (a) Продолжить работу по защите морской среды от загрязнения с судов и загрязнения сбросами отходов;
- (b) Придавая первостепенное значение проводимой работе, дополнительно начать исследования в сотрудничестве с другими международными организациями и квалифицированными органами с целью:
 - (i) Составления списков морских районов в мире, которые особо нуждаются в защите от загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами, ввиду особой чувствительности зон в отношении их обновляемых природных ресурсов или в отношении их использования в научных целях;
 - (ii) Оценки, насколько это возможно, степени необходимости защиты, а также предполагаемых подходящих мер для обеспечения разумной степени защиты, принимая во внимание также другие законные пути использования моря;
- (c) Рассмотреть на основании исследований, проведенных соответственно, и результатов другой проведенной работы какие меры будут необходимы для иовышения уровня защиты морской среды от загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами отходов;
- (d) Принять меры, по необходимости, в соответствии с установленным порядком, с намерением включения любых необходимых положений в рамки соответствующих Конвенций, что может рассматриваться как результат вышеупомянутых исследований;
- (e) Сформулировать рекомендации для Консультативного совещания Договаривающихся Сторон о принятии соответствующих мер в рамках Лондонской конвенции по сбросам для защиты таких особо чувствительных морских районов от загрязнения сбросами.

РЕЗОЛЮЦИЯ 10. РАЗРАБОТКА РУКОВОДСТВА ПО ПРОВЕДЕНИЮ УСТАНОВЛЕННЫХ ЗАКОНОМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ И ПРОВЕРОК, ВКЛЮЧАЯ ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ

Конференция,

Отмечая, что Протоколы 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Протокол СОЛАС) и к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ) предусматривают изменения в положениях относительно промежутков времени между освидетельствованиями и проверками, а также введения внеплановых проверок и обязательных ежегодных освидетельствований, проводимых вместо внеплановых проверок судов,

Понимая, что эффективность таких освидетельствований и проверок зависит от национальных правил, введенных Администрациями, чтобы привести в действие положения Конвенций и Протоколов,

Признавая, что единообразные требования к объему и особенностям освидетельствований и проверок могут во многом способствовать обеспечению постоянного выполнения судами требований Конвенций и Протоколов.

Признавая также, что в настоящее время существует ряд разных сроков действия свидетельств, требуемых положениями Конвенций СОЛАС и МАРПОЛ и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., а также ряд разных промежутков времени между промежуточными освидетельствованиями и проверками, требуемыми упомянутыми Конвенциями и Протоколами, и что было бы целесообразно стандартизировать эти сроки и промежутки времени,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации принять срочные меры к разработке руководства для Администраций относительно объема, особенностей и частоты таких освидетельствований и проверок судов, обращая должное внимание на их конструкцию, механизмы, оборудование и возраст; это руководство должно также содержать требования по частоте и объему внеплановых проверок и объему обязательных ежегодных освидетельствований, проводимых вместо внеплановых проверок,

Рекомендует также Организации своевременно принять необходимые меры к внесению поправок в соответствующие документы с целью стандартизации сроков действия Свидетельств, а также промежутков времени между промежуточными освидетельствованиями и проверками, требуемыми положениями вышеупомянутых Конвенций и Протоколов.

РЕЗОЛЮЦИЯ 11. СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Конференция,

Отмечая важность эффективного выполнения всеми Администрациями своих обязанностей относительно формулировки правил и проведения освидетельствований и проверок судов в соответствии с международными конвенциями по безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов,

Признавая, что некоторые Администрации не имеют достаточных резервов квалифицированных и опытных работников для проведения такой работы в желательном объеме и желательно часто, и что Межправительственная морская консультативная организация может оказать им содействие в выявлении таких резервов путем предоставления соответствующей квалифицированной консультации и помощи, по просьбе и через существующие программы технической помощи,

Просит Организацию разработать мероприятия по предоставлению консультации и помощи путем учреждения и использования Службы безопасности мореплавания,

состоящей из экспертов, чьи услуги могут обеспечиваться Правительствами, желающими оказывать такую помощь,

Просит Генерального секретаря Организации повсеместно ознакомить Государства-Члены с этими мероприятиями, обеспечить Правительства услугами этих экспертов в ответ на их просьбу на такую помощь через существующие программы технической помощи и докладывать об этих операциях Комитету по безопасности на море или Комитету по защите морской среды Организации, соответственно.

РЕЗОЛЮЦИЯ 12. УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ СТАНДАРТЫ ПО РУЛЕВЫМ УСТРОЙСТВАМ

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Протокол СОЛАС),

Отмечая, что существенные изменения в технических положениях Конвенции 1974 г. относительно усовершенствованных стандартов по рулевому устройству, включенных в Протокол, будут применяться только к танкерам валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более,

Отмечая также, что Резолюция А.325(IX), принятая Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации, которая касается, кроме того, усовершенствованных стандартов по рулевым устройствам для новых судов различной вместимости, существует только в форме рекомендации,

Признавая необходимость рассмотреть применение ко всем новым судам усовершенствованных стандартов по рулевым устройствам, изложенных в Протоколе СОЛАС и вышеупомянутой Резолюции,

Просит Организацию в срочном порядке:

- (a) Повторно разработать стандарты по рулевому устройству для пассажирских и грузовых судов, как это изложено в Резолюции А.325 (IX), принимая во внимание положения Протокола СОЛАС;
- (b) Изучить вопрос о необходимости распространения стандартов по рулевому устройству, применяемых только к танкерам в Протоколе СОЛАС, также к судам, иным чем танкеры; и
- (c) Считать принятие усовершенствованных стандартов по рулевому устройству вместе с другими положениями о механизмах и электрических установках, изложенными в Резолюции А.325 (IX), как внесение поправок к Главе II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. по ее вступлении в силу.

РЕЗОЛЮЦИЯ 13. НАЛИЧИЕ НА БОРТУ СРЕДСТВ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Конференция,

Признавая, что правильное применение средств предотвращения столкновения судов будет способствовать расшифровке радиолокационной индикации и сможет уменьшить опасность столкновения судов и загрязнения морской среды,

Учитывая, что средства предотвращения столкновения судов без соответствующих стандартов по их рабочим характеристикам или при эксплуатации их недостаточным квалифицированным персоналом могут нанести ущерб безопасности судоходства,

Принимая во внимание необходимость подготовки требований относительно таких средств на всех судах валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более,

Принимая также во внимание, что подготовка стандартов по рабочим характеристикам является предпосылкой для таких требований,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

- (a) Разработать стандарты по рабочим характеристикам для средств предотвращения столкновения судов в срочном порядке и не позднее 1 июля 1979 года;
- (b) Подготовить в течение того же периода времени требования по перевозке таких средств на всех судах валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более с тем, чтобы в Главу V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. можно было внести поправки в кратчайшее время; и
- (c) Обратить внимание Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков на необходимость включения соответствующих положений относительно применения средств предотвращения столкновения судов в Международную конвенцию по подготовке и дипломированию моряков.

РЕЗОЛЮЦИЯ 14. СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), который содержит новые и более строгие требования по конструкции, оборудованию и эксплуатации новых и существующих нефтяных танкеров,

Отмечая Правило 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ, требующее эксплуатацию определенных нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками,

Отмечая далее, что согласно Правилу 13А(2) Приложения I Протокола МАРПОЛ, требования по размещению и эксплуатации выделенных для чистого балласта танков должны, по крайней мере, содержать все положения Спецификаций, принятых Конференцией,

Принимает Спецификации для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками, текст которых изложен в Приложении к настоящей Резолюции,

Признает, что может потребоваться дальнейшая разработка Спецификаций,

Просит Межправительственную морскую консультативную организацию пересматривать и перерабатывать, по мере необходимости, эти Спецификации.

ПРИЛОЖЕНИЕ. СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ

1. Цель

Целью настоящих Спецификаций является определение:

- (a) Надлежащего размещения на борту, и
- (b) Порядка эксплуатации,

по принципу применения выделенных для чистого балласта танков (ТЧБ). Настоящие Спецификации предназначены для использования собственниками судов при разработке и для использования Администрациями при одобрении подробного плана размещения и порядка эксплуатации для каждого отдельного танкера.

2. Применение

Настоящие Спецификации применяются к нефтяным танкерам, предназначенным для эксплуатации согласно принципу применения выделенных для чистого балласта танков в соответствии с Правилom 13а Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ).

3. Размещение на борту

Выбор танков, выделенных исключительно для перевозки чистого балласта, а также насосной и трубопроводной системы производит собственник судна и подтверждает Администрация на основании настоящих Спецификаций.

3.1. *Выбор танков.* Выбор танков чистого балласта производится с целью достижения наилучшего общего результата с точки зрения эксплуатации и предотвращения загрязнения, принимая во внимание следующее:

- (a) Танки выбираются таким образом, чтобы обеспечить достаточную вместимость с целью соответствия требованиям Правила 13(2) и (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ;
- (b) Напряжение корпуса должно быть в приемлемых пределах в балласте и в грузу;
- (c) Танки выбираются таким образом, чтобы обеспечить наименьшее использование трубопроводной и насосной системы;
- (d) С точки зрения предотвращения ущерба, для перевозки чистого балласта предпочтение отдается бортовым танкам; однако средние танки приемлемы, если они обеспечивают значительно лучшее общее размещение с точки зрения объема танка и схемы трубопровода;
- (e) Если отстойный танк не предусмотрен первоначально, то танк достаточной вместимости должен быть выделен в качестве отстойного танка для приема воды после промывки трубопровода.

3.2. *Насосная и трубопроводная система.* В общем размещении следует предусмотреть и следующее:

- (a) Все балластные танки, там где это возможно, следует обеспечивать одним насосом с минимальной длиной трубопровода, чтобы уменьшить опасность загрязнения;
- (b) Трубопроводная система, требуемая для перекачки балласта, должна быть устроена так, чтобы промывка происходила без загрязнения нефтеводной смесью танков чистого балласта; промывку можно производить от приемной коробки через трубопровод к отстойному танку или от танков чистого балласта к отстойному танку; если применяется отдельный трубопровод балласта, этот трубопровод не промывается;
- (c) Следует, по возможности, избегать применения секций трубопровода с «глухим концом», но при необходимости должны предусматриваться средства осушки этих секций путем присоединения к зачистному устройству;
- (d) Разделение двойным клапаном балластных и грузовых помещений следует поддерживать всегда во время рейса и, насколько это возможно, во время балластных и грузовых операций;
- (e) Когда установлен прибор для измерения содержания нефти согласно Правилу 13А(3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, следует установить точки отбора пробы, чтобы обеспечить отбор пробы от всех сбросов чистой балластной воды, а также от регулярных сбросов при применении метода погрузки поверх остатков; там, где это возможно, точки отбора пробы следует предусмотреть для обеспечения отбора пробы от сброса воды для промывки трубопровода, направляемой к отстойному танку.

4. Порядок эксплуатации

Руководство по эксплуатации танка чистого балласта, которое включает контрольный лист, должно быть разработано собственником судна для каждого отдельного танкера и должно быть одобрено Администрацией на основании настоящих Спецификаций.

4.1. *В порту загрузки.* До прихода танкера в порт загрузки количество чистого балласта может быть уменьшено в соответствии с условиями постановки судна к причалу, применив трубу, очищенную во время балластного перехода. Танкер с танками чистого балласта никогда не загружается с полным использованием его грузоподъемности и обычно может перевозить полный груз вместе с обычным количеством портового балласта, т.е. количество чистого балласта, предусмотренное в целях прихода судна в порт. Это дает возможность эксплуатировать танкер, если осадка позволяет, без какой-либо перекачки балластной воды в порту.

После любого сброса чистого балласта в порту, использованную трубопроводную систему следует осушить и все клапаны на трубопроводе к танкам чистого балласта должны быть закрыты. Если порядок промывки трубопровода требует наличия воды в балластных танках, в этих танках оставляется надлежащее количество воды до их отключения от трубопроводной системы. Затем трубопроводная система используется для проведения обычных загрузочных операций.

4.2. *Рейс в грузу.* Во время рейса в грузу производится промывка насосов и трубопроводов. Любая образующаяся нефтеводная смесь должна осаждаться в отстойном танке. Забортные сбросы из отстойного танка контролируются в соответствии с требованиями Протокола МАРПОЛ.

При удобных обстоятельствах после ухода судна, насосная и трубопроводная система, предназначенная для перекачки чистого балласта, промывается, и вода направляется в отстойный танк. Количество имеющейся промывной воды должно быть по крайней мере в 10 раз больше объема промытого трубопровода. Если во время загрузки судна на борту сохраняется балласт, превышающий необходимое количество промывочной воды, оставшееся количество можно сбросить за борт, применив чистый трубопровод.

Если установлен прибор для измерения содержания нефти согласно требованиям Правила 13А(3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, все сбросы автоматически замеряются этим прибором. Если это возможно, должен также автоматически производиться замер содержания нефти в промывочной воде, чтобы обеспечить контроль за эффективностью промывки и определить любые отклонения от нормы при проведении операции.

4.3. *В порту разгрузки.* До постановки судна к причалу в порту разгрузки, чистый балласт в количестве, достаточном для промывки трубопровода, предназначенного для перекачки чистого балласта, должен быть принят на борт через трубопровод, который оставался чистым в течение рейса. Если пределы осадки по условиям порта это позволяют, рекомендуется принимать на борт большее количество балласта в пределах дедвейта, не превышая обычное количество балласта при отходе, исключая таким образом необходимость дальнейшей перекачки балласта во время разгрузки судна. Если предполагается необходимость дополнительной балластировки во время разгрузки, требуемые для этого насос и часть трубопровода вначале оставляются чистыми. Нужное количество балласта принимается как только осадка позволит это, после чего можно продолжить разгрузку с помощью всех имеющихся насосов.

По завершении разгрузки или во время отхода судна насос и трубопровод промываются, и вода направляется в отстойный танк, после чего происходит балластировка танков чистого балласта в соответствии с нормальным состоянием моря.

4.4. *Рейс в балласте.* Во время рейса в балласте насосная и трубопроводная система, используемая для перекачки чистого балласта должна быть чистой и после любой перекачки нефтеводной смеси должна быть вновь промыта по мере необходи-

мости с тем, чтобы подготовить перекачку балласта в порту загрузки. Заборные сбросы из отстойного танка контролируются в соответствии с требованиями Протокола МАРПОЛ.

4.5. *Контрольный список.* Одобренный порядок по эксплуатации дополняется контрольным списком. Список, изложенный в Дополнении к настоящим Спецификациям, относится как правило ко всем танкерам, которые эксплуатируются по принципу применения танков чистого балласта. Контрольный список, подготовленный для определенного танкера, следует составлять таким образом, чтобы он включал все другие надлежащие меры, а также соответствующую маркировку насосов, клапанов и т.д.

5. *Освидетельствование и выдача свидетельств*

5.1. Каждый нефтяной танкер, предназначенный для эксплуатации с выделенными для чистого балласта танками в соответствии с Правилom 13А Приложения I Протокола МАРПОЛ, подвергается освидетельствованию, требуемому Правилom 4 Приложения I указанного Протокола.

5.2. Такое освидетельствование следует проводить до даты вступления в силу Протокола МАРПОЛ, чтобы обеспечить выдачу Международного Свидетельства по предотвращению загрязнения, до того, как выполнение требований Протокола МАРПОЛ станет обязательным.

5.3. Освидетельствование должно включать проверку соответствия:

- Выбора балластных танков и насосных и трубопроводных устройств положениям вышеизложенного Раздела 3;
- Руководства по эксплуатации танков чистого балласта, т.е. подробного описания порядка эксплуатации, включая контрольный список, положениям вышеизложенного Раздела 4.

5.4. После одобрения результатов проверок, указанных выше в Разделах 5.1 и 5.3, Администрация должна выдать Международное Свидетельство по предотвращению загрязнения. В Свидетельстве должно быть указано, какие выделенные танки одобрены исключительно для перевозки чистого балласта. В нем также должно быть указано, что капитан осведомлен относительно одобренного порядка эксплуатации (Руководство по эксплуатации танков чистого балласта).

5.5. Модификация танкера с танками чистого балласта, которая может повлиять на порядок его эксплуатации по принципу применения выделенных для чистого балласта танков, требует одобрения Администрацией и должна быть отражена в Международном Свидетельстве по предотвращению загрязнения и, если необходимо, в Руководстве по эксплуатации танков чистого балласта.

6. *Документы*

Международное Свидетельство по предотвращению загрязнения и Руководство по эксплуатации танков чистого балласта должны всегда иметься на борту танкеров.

Дополнение. ПОРЯДОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТАНКОВ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА — КОНТРОЛЬНЫЙ СПИСОК

I. *До прихода в порт загрузки*

1. Перекачать весь остающийся отстой в грузовой танк;
2. Обеспечить надлежащую очистку насосной и трубопроводной системы, предназначенной для перекачки чистого балласта, чтобы обеспечить слив чистого балласта одновременно с загрузкой судна;

3. Обеспечить, чтобы все клапаны отстойного танка и грузовых танков были закрыты;
4. Провести осмотр всех танков чистого балласта и их содержимого, если оно имеется, с целью обнаружения каких-либо признаков загрязнения;
5. Слить достаточное количество чистой балластной воды для обеспечения того, чтобы остающееся количество балластной воды и груза, который будет принят, не превышали допустимый дефвейт или осадку; оставить достаточное количество воды для промывки трубопровода, которое, по крайней мере, должно быть равно количеству 10-кратного объема используемого трубопровода;
6. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты;
7. Если не предполагается дальнейший слив балласта, осушить трубопровод чистого балласта.

II. *В порту загрузки*

1. Провести обычные операции по загрузке грузовых танков;
2. Обеспечить достаточную вместимость отстойного танка для носледующего приема промывочной воды, использованной для промывки грузового насоса и трубопровода;
3. В случае надобности, слить остающийся чистый балласт до полного использования трубопроводной системы для загрузки; оставить требуемое минимальное количество промывочной воды в балластных танках;
4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты;
5. Обеспечить, чтобы все клапаны грузовых танков были закрыты после завершения загрузки.

III. *После отхода из порта загрузки*

1. Промыть соответствующую насосную и трубопроводную систему достаточным количеством воды из танков чистого балласта со сливом в отстойный танк;
2. Обеспечить закрытие клапанов трубопровода к отстойному танку до перекачки остающейся чистой воды за борт и контроль содержания нефти в воде визуально или с помощью прибора;
3. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.

IV. *До прихода в порт разгрузки*

1. Обеспечить, чтобы все клапаны трубопроводов к отстойному танку и грузовым танкам были закрыты;
2. Вновь проверить, была ли надлежащим образом очищена насосная и трубопроводная система, предназначенная для обработки чистого балласта;
3. Произвести балластировку, по мере необходимости, с помощью чистых грузовых насосов и труб, соблюдая правила и принимая во внимание требования по осадке в порту;
4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.

V. *В порту разгрузки*

1. Выделить насосную и трубопроводную систему, необходимую для обработки чистого балласта;

2. Провести обычные операции по разгрузке;
3. Как только позволят условия осадки, завершить балластировку так, как это диктуется условиями отхода судна;
4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты;
5. Завершить разгрузку.

VI. После отхода из порта разгрузки

1. Промыть насосную и трубопроводную систему, обслуживающую танки чистого балласта и направить промывочную воду в отстойный танк;
2. Дополнить танки чистого балласта по мере необходимости;
3. Обработать содержимое отстойного танка в соответствии с порядком погрузки поверх остатков.

РЕЗОЛЮЦИЯ 15. СПЕЦИФИКАЦИИ ПО КОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И КОНТРОЛЮ СИСТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), содержащий новые и более строгие требования по конструкции, оборудованию и эксплуатации новых и существующих нефтяных танкеров,

Отмечая Правило 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ, требующее эксплуатации определенных нефтяных танкеров с применением системы очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью,

Отмечая далее, что согласно Правилу 13В(2) Приложения I Протокола МАРПОЛ, требования к установкам для мойки сырой нефтью и связанным с ними оборудованию и устройствам должны содержать, по крайней мере, все положения Спецификаций, принятых Конференцией,

Принимает Спецификации по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью, текст которых изложен в Приложении к настоящей Резолюции,

Признает, что может потребоваться дальнейшее усовершенствование Спецификаций, принимая во внимание приобретение опыта и развитие техники в этой области,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации пересмотреть и переработать, при необходимости, Спецификации для того, чтобы переработанные Спецификации отражали новейшие достижения техники и практической деятельности, которые могут иметь место ко времени вступления в силу Протокола.

ПРИЛОЖЕНИЕ. СПЕЦИФИКАЦИИ ПО КОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И КОНТРОЛЮ СИСТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

ПЕРЕЧЕНЬ РАЗДЕЛОВ

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
1. Цель	426	3.1. Определение	426
2. Применение	426	3.2. Первоначальное освидетельствование	427
3. Общие положения	426	4. Критерий конструкции	427

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
4.1. Трубопровод	427	6.6. Применение и контроль инертного газа	433
4.2. Машинки для мойки танков . .	428	6.7. Меры предотвращения образования статического электричества	433
4.3. Насосы	430	6.8. Выделение паров	433
4.4. Зачистная система	430		
4.5. Балластный трубопровод	431	7. Руководство по эксплуатации и обслуживанию	433
5. Квалификация личного состава	431		
6. Эксплуатация	432	Дополнение I. Перечень изменений в случае применения настоящих Спецификаций к новым танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 20.000 тонн и более	435
6.1. Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью	432	Дополнение II. Подготовка персонала, который будет нести общую ответственность за проведение операций по мойке сырой нефтью . .	436
6.2. Осушение и сброс на берег стоков грузового трубопровода . .	432		
6.3. Прием в танки балласта на отход	432		
6.4. Мойка сырой нефтью в море	432		
6.5. Сброс стоков нефтеводяной смеси во время балластных переходов	432		

1. Цель

Целью настоящих Спецификаций является обеспечение специальными критериями конструкции, требованиями по эксплуатации, а также порядком проведения проверки и введения в действие системы мойки сырой нефтью грузовых танков на танкерах-нефтесырьевозах, как это указано в Разделе 2.

2. Применение

2.1. Настоящие Спецификации применяются к:

- (а) Существующим танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 40.000 тонн и более согласно Правилу 13 (8) Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ); и
- (б) Новым танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 20.000 тонн и более согласно Правилу 13 (6) Приложения I Протокола МАРПОЛ, принимая во внимание изменения, указанные в Дополнении I.

Соответствие этих судов настоящим Спецификациям должно быть отражено в Международном Свидетельстве по предотвращению загрязнения нефтью, измененном на основании Протокола МАРПОЛ.

2.2. Если сырая нефть, непригодная для мойки сырой нефтью, подлежит перевозке в качестве груза на борту судна, оснащенного только системой мойки сырой нефтью, судно должно отвечать требованиям к танкам изолированного балласта согласно Правилу 13 (7) или требованиям к выделенным для чистого балласта танкам согласно Правилу 13 (9) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

3. Общие положения

3.1. *Определения.* Для целей настоящих Спецификаций:

3.1.1. «Балласт на приход» означает чистый балласт согласно определению в Приложении 1 (16) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

3.1.2. «Балласт на отход» означает балласт, иной чем балласт на приход.

3.2. *Первоначальное освидетельствование.* Первоначальное освидетельствование, упомянутое в Правиле 4 Приложения I Протокола МАРПОЛ должно включать полную проверку оборудования и устройств для мойки сырой нефтью, а также, за исключением случаев, указанных в пункте 4.2.11, проверку танков после их промывки сырой нефтью и дополнительный контроль, определенный в пункте 4.2.10, чтобы обеспечить соответствие эффективности системы мойки настоящим Спецификациям.

4. *Критерий конструкции*

4.1. *Трубопровод.* Трубы для мойки сырой нефтью и все клапаны, подключенные в систему питательного трубопровода, должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала и должны иметь достаточную прочность, принимая во внимание давление, воздействию которого они могут быть подвергнуты; а также должно быть обеспечено их надлежащее соединение и крепление

4.1.2. Система мойки сырой нефтью должна состоять из постоянного трубопровода и должна быть независимой от пожарных магистралей или какой-либо другой системы, иной чем системы для мойки танков. Однако секции грузовой системы судна могут быть включены в систему мойки сырой нефтью при условии, что они отвечают требованиям, предъявляемым к трубопроводу сырой нефти. Несмотря на требования настоящего пункта, конструкция комбинированных судов должна допускать, если необходимо, демонтаж оборудования при перевозке нежидкого груза и должна быть такой, чтобы при монтаже вновь система могла быть установлена в первоначальном виде и испытана на непроницаемость нефти.

4.1.3. Должно быть предусмотрено средство предотвращения избыточного давления в питательном трубопроводе для мойки танков. Любое предохранительное устройство, установленное для предотвращения избыточного давления, должно совершать сброс на стороне всасывания питательного насоса. Могут быть приняты иные методы, удовлетворяющие требованиям Администрации, при условии, что будет обеспечена такая же степень безопасности и защиты окружающей среды.

4.1.4. Если на трубопроводе мойки танков в целях мойки водой установлены рожки, все эти рожки должны иметь достаточную прочность, а также следует предусмотреть отключение таких соединений в случае наличия сырой нефти в трубопроводе для мойки.

4.1.5. Все соединения для манометров или других приборов должны быть обеспечены отключающими клапанами, примыкающим к трубопроводу, или арматура должна быть герметического типа.

4.1.6. Никакая часть системы мойки сырой нефтью не должна входить в машинные помещения. Если система мойки танков оборудована паровым подогревателем, применяемым при мойки водой, подогреватель должен быть надежно изолирован во время мойки сырой нефтью двойными запорными клапанами или легкоопознаваемыми заглушками.

4.1.7. Если предусмотрен комбинированный питательный трубопровод для мойки сырой нефтью или водой, трубопровод должен быть сконструирован таким образом, чтобы он мог осушаться, насколько это практически возможно для сырой нефти, до начала мойки водой, и сток должен направляться в емкости, указанные в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Такими емкостями могут быть отстойный танк или другие грузовые помещения.

4.1.8. Трубопроводная система должна иметь трубы такого диаметра, чтобы самое большое количество машинок, требуемое для очистки танков, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, могло работать одновременно при проектном давлении и производительности. Конструкция трубопровода должна быть такой, чтобы требуемое количество машинок для очистки танков в каждом грузовом помещении, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, упомянутом в настоящих Спецификациях, могло работать одновременно.

4.1.9. Трубопроводная система, после ее установки на судне, должна быть испытана на давление, в полтора раза превышающее рабочее давление.

4.1.10. Питательный трубопровод для мойки сырой нефтью должен быть закреплен прочно к корпусной конструкции судна в соответствующих местах, и должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие свободу движения в любом направлении для компенсации теплового расширения и прогиба корпуса судна. Закрепление должно быть выполнено таким образом, чтобы любой гидравлический удар поглощался без чрезмерного смещения питательного трубопровода. Крепления следует установить на оконечностях, наиболее отдаленных от места впуска сырой нефти в питательный трубопровод. Если машинки для мойки танков применяются для закрепления оконечностей отводных труб, необходимо предусмотреть специальные устройства для закрепления этих секций, когда машинки снимаются по какой-либо причине.

4.2. *Машинки для мойки танков.* 4.2.1. Машинки для мойки танков сырой нефтью должны монтироваться с учетом постоянного места расположения и иметь конструкцию, приемлемую для Администрации.

4.2.2. Рабочие характеристики машинки для мойки танков определяются диаметром сопла, рабочим давлением, схемой движения и скоростью. Каждая установленная машинка для мойки танков должна иметь такую характеристику, чтобы секции грузового танка, охватываемые этой машинкой, эффективно очищались в течение времени, указанного в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.2.3. Машинки для мойки танков должны монтироваться в каждом грузовом танке, и метод их крепления должен удовлетворять требованиям Администрации. Если машинки для мойки танков расположены гораздо ниже уровня палубы с целью учета выступов в танке, возможно могут потребоваться дополнительные опоры для машинки и ее питательного трубопровода.

4.2.4. Каждая машинка должна быть в состоянии отключаться с помощью запорных клапанов питательного трубопровода. Если машинка для мойки танков, установленная на палубе, снимается по какой-либо причине, должно быть предусмотрено перекрытие питательного трубопровода нефти от машинки во время снятия машинки. Аналогично должно быть предусмотрено закрытие отверстия в тапке пластиной или какой-либо другой равноценный способ.

4.2.5. Если приводы машинок для мойки танков не являются неотъемлемой частью этих машинок, должно быть предусмотрено достаточное количество приводов для предотвращения необходимости передвижения какого-либо привода с его первоначального местонахождения больше, чем два раза во время разгрузки судна с целью выполнения программы мойки, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.2.6. Количество и расположение машинок для мойки танков должны удовлетворять требованиям Администрации.

4.2.7. Расположение машинок зависит от характеристик, подробно изложенных в пункте 4.2.2, а также от внутренней конфигурации танка.

4.2.8. Количество и расположение машинок должны быть такими, чтобы мойка всех горизонтальных и вертикальных площадей происходила под прямым ударом струи или не менее эффективно путем отклонения или разбрызгивания ударяющей струи. При определении приемлемой степени отклонения и разбрызгивания струи, особое внимание должно быть уделено мойке горизонтальных площадей, обращенных вверх, и должны быть использованы следующие параметры:

- (i) Для горизонтальных площадей днища танка и верхних поверхностей стрингера танка и других основных структурных элементов большого размера вся площадь, огражденная от удара прямой струи палубой или днищевыми ветвями шпангоутов, главными балками, стрингерами или подобными основными структурными элементами большого размера, не должна превышать 10 процентов всей горизон-

тальной площади днища танка, верхних поверхностей стрингеров и других основных структурных элементов большого размера;

- (ii) Для вертикальных площадей боковых стенок танка вся площадь боковых стенок тапка, огражденная от удара прямой струи палубой или днщевыми ветвями шпангоутов, главными балками, спрингерами или подобными основными структурными элементами большого размера, не должна превышать 15 процентов всей площади боковых стенок танка.

В некоторых установках может оказаться необходимым рассмотреть установку нескольких типов машинок для мойки танков, чтобы обеспечить должный результат.

4.2.9. В стадии конструирования должна быть использована следующая методика, являющаяся основой для определения площади поверхности танка, охватываемой мойкой под прямым ударом струи:

- (i) Применяя подходящие структурные планы, трубопроводы направляются от оконечностей каждой машинки к тем частям танка, которые находятся в пределах достижения струи;
- (ii) Если конфигурацию танков Администрация считает сложной, должна быть использована визуальная точка освещения, имитирующая оконечность машинки для мойки танка на масштабной модели.

4.2.10. (i) Чтобы подтвердить чистоту танка и проверить конструкцию относительно количества и расположения машинок для мойки танков, должен быть проведен осмотр путем входа внутрь танка после промывки сырой нефтью, но до полоскания водой, что может быть указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Днище танка, подлежащего осмотру, однако, может быть промыто водой и зачищено с целью удаления всех остатков сырой нефти с целью входа внутрь до дегазации. Осмотр должен гарантировать, что танк в основном очищен от осадков и отложений нефти. Если процедура промывки принята, должен быть применен подобный, но непромытый танк для проведения испытания, указанного ниже в подпункте (ii).

(ii) Чтобы проверить эффективность зачистных и осушительных устройств, должен быть проведен замер количества нефти на поверхности балласта на отход. Соотношение объема нефти на поверхности всей балластной воды на отход к объему танков, содержащих эту воду, не должна превышать 0,00085. Это испытание должно быть проведено после мойки сырой нефтью и зачистки танков, подобных во всех требуемых отношениях танку, проверенному согласно подпункту (i), который не подвергался ни полосканию водой, ни промежуточной промывке водой, допускаемой подпунктом (i) выше.

(iii) Балласт на приход после типичного балластного рейса, перед которым танки балласта на приход были промыты сырой нефтью и во время которого танки были прополосканы водой согласно программе, изложенной в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, должен быть полностью сброшен в гавани порта загрузки путем применения системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти, одобренной Администрацией, а содержание нефти в сливе не должно превышать 15 частей на миллион.

4.2.11. Если Администрация убеждена, что суда являются подобными во всех отношениях, требования пункта 4.2.10 необходимо применять только к одному из них. Кроме того, если на судне имеется ряд танков, подобных во всех требуемых отношениях, то для таких танков требования подпункта 4.2.10 (i) необходимо применять только к одному из них.

4.2.12. Конструкция машинок для мойки танка, установленных на палубе, должна предусматривать приспособление, устанавливаемое снаружи грузового танка, которое при мойке сырой нефтью будет указывать направление вращения и амплитуду движения машинки.

4.2.13. Если требуются погружные машинки, они должны быть непрограммируемыми, и для того, чтобы удовлетворять требованиям пункта 4.2.8, должна быть

обеспечена возможность проверки их вращения с помощью индикатора, установленного снаружи танка, или путем проверки характерного для них шума. Если проверка с помощью шума является единственным методом проверки работы машинок, установленных па днище, то работа этих машинок должна проверяться к концу каждого цикла мойки. Метод проверки с помощью шума должен быть указан в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.3. *Насосы.* 4.3.1. Насосы, подающие сырую нефть в машинки для мойки танков, должны быть грузовыми насосами или насосами, специально предусмотренными для этой цели.

4.3.2. Производительность насосов должна быть достаточной для обеспечения необходимой подачи при требуемом давлении для максимального количества машинок для мойки танков, которые должны работать одновременно, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Дополнительно к вышеупомянутому требованию, если установлена эжекторная система для зачистки танков, насосы должны обеспечивать подачу жидкости для привода эжектора, чтобы удовлетворить требованиям пункта 4.4.2.

4.3.3. Производительность насосов должна быть такой, чтобы она могла удовлетворять требованиям пункта 4.3.2. при выходе из строя любого из насосов. Насосная и трубопроводная система должна быть такой, чтобы система мойки сырой нефтью могла эффективно функционировать при выходе из строя любого из насосов.

4.3.4. Перевозка более чем одного рода груза не должна препятствовать мойке танков сырой нефтью.

4.3.5. Чтобы мойка сырой нефтью могла быть проведена эффективно, когда противодавление на береговом терминале ниже давления, требуемого для мойки сырой нефтью, должна быть предусмотрена возможность поддержания достаточного давления в моечных машинках в соответствии с пунктом 4.3.2. Это требование должно быть удовлетворено при выходе из строя любого из насосов. Минимальное давление при подаче, требуемое для мойки сырой нефтью, должно быть указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Если нельзя добиться этого минимума давления при подаче, операции по мойке сырой нефтью не должны проводиться.

4.4. *Зачистная система.* 4.4.1. Конструкция системы для зачистки сырой нефти с днища каждого грузового танка должна удовлетворять требованиям Администрации.

4.4.2. Конструкция и производительность зачистной системы должны быть такими, чтобы днище очищаемого танка было очищено от скопления нефти и осадков к окончанию процесса мойки танка.

4.4.3. Зачистная система должна быть в состоянии удалять нефть с интенсивностью в 1.25 раза большей, чем общая производительность всех машинок для мойки танков, работающих одновременно при мойке днища грузового танка(ов), как это описано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.4.4. Должны быть предусмотрены такие средства, как уровнемеры, ручной зонд и индикаторы для контроля работы зачистной системы, упомянутые в пункте 4.4.3, чтобы проверить днища грузовых танков на осушенность после мойки сырой нефтью. Должны быть предусмотрены соответствующие устройства для ручного зондирования в ближайшей к корме части грузового танка и в трех других подходящих местах. Для цели настоящего пункта «сухой» означает сухой танк при наличии незначительного количества нефти около приемника зачистной магистрали.

4.4.5. Должны быть предусмотрены средства осушения грузовых насосов и трубопровода к окончанию разгрузки судна, если это необходимо, путем присоединения к зачистному устройству. Должна быть обеспечена возможность откачки стоков из трубопроводов и насосов как в грузовой танк, так и на берег. Для откачки на берег должен предусматриваться специальный трубопровод небольшого диаметра, присое-

единяемый у грузоприемных клапанов судовой грузовой магистрали со стороны фланцев, обращенных к борту.

4.4.6. Средства зачистки грузовых танков от нефти с помощью насоса объемного типа, самовсасывающего центробежного насоса или эжектора, или другими методами, должны удовлетворять требованиям Администрации. Если зачистной трубопровод присоединен к ряду танков, должны быть предусмотрены средства для отключения каждого танка, незачищаемого в это время.

4.4.7. Перевозка более одного рода груза не должна препятствовать мойке танков сырой нефтью.

4.4.8. Должно быть предусмотрено оборудование для контроля эффективности зачистной системы. Все такое оборудование должно быть снабжено устройствами дистанционного считывания показаний приборов на посту управления грузовыми операциями или каком-либо другом безопасном и удобном месте, легко доступным для должностного лица, ответственного за груз и проведение операции. Если предусмотрен зачистной насос, контрольное оборудование должно включать расходомер или счетчик числа ходов или тахометр, по мере необходимости, а также манометры на приемном и выходном патрубках насоса или равноценное устройство. Если предусмотрены эжекторы, контрольное оборудование должно включать манометры, установленные на приемном патрубке рабочей жидкости эжектора и на выходе, а также манометр/вакуумметр на всасывающем патрубке.

4.4.9. Внутренняя конструкция танка должна быть такой, чтобы сток нефти в приемник магистрали зачистной системы был достаточным для удовлетворения требований пунктов 4.4.2 и 4.4.4. Должны быть приняты меры к тому, чтобы продольные и поперечные стоки были удовлетворительными и проверялись во время осмотра, требуемого пунктами 3.2 и 4.2.10.

4.4.10. Следует соблюдать дифферент для мойки сырой нефтью, указанный в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Вообще, дифферент на корму имеет важное значение только на заключительных этапах разгрузки танков и должен иметь наибольшую возможную величину, совместимую с условиями эксплуатации, но ни в коем случае не должен быть меньше дифферента, отмеченного во время мойки сырой нефтью до осмотра, требуемого пунктами 3.2 и 4.2.10.

4.4.11. Зачистной трубопровод и связанная с ним арматура должны соответствовать требованиям пункта 4.1.1.

4.5. *Балластный трубопровод.* 4.5.1. Если не предусмотрена отдельная система балластной воды для балластировки грузовых танков, устройство должно быть таким, чтобы грузовой насос, коллектор и трубы, используемые для балластировки, могли безопасно и эффективно осушаться от нефти до балластировки.

5. *Квалификация личного состава*

5.1. Требования по подготовке личного состава судна, занятого в мойке танкеров сырой нефтью, должны удовлетворять требованиям Администрации.

5.2. Если капитан, старший помощник капитана или грузовой помощник несет общую ответственность за проведение операции по мойке, он должен:

- (i) Иметь, по крайней мере, один год стажа работы на нефтяном танкере, на котором в его обязанность входила выгрузка груза и связанная с ней мойка сырой нефтью; если в его обязанность не входило проведение операции по мойке сырой нефтью, он должен пройти курс подготовки по мойке сырой нефтью согласно Дополнению II к постоянным Спецификациям, удовлетворяющий требованиям Администрации;
- (ii) Быть участником, по крайней мере, два раза в выполнении программы мойки сырой нефтью, причем один раз именно на том судне, на котором он должен будет нести ответственность за выгрузку груза; последний случай может быть приемлемым и для другого судна, если оно во всех требуемых отношениях подобно судну, на котором он принимал участие; и

(iii) Быть полностью знакомым с Руководством по эксплуатации и оборудованию.

5.3. Другие лица, назначаемые для несения определенной ответственности, предписанной в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, должны иметь, по крайней мере, 6-месячный стаж работы на нефтяных танкерах, на которых они выполняли функции по проведению разгрузочных операций. Кроме того, они должны быть обучены к проведению операций по мойке сырой нефтью именно на том судне, на котором они будут нести эту ответственность, и должны быть полностью знакомы с Руководством по эксплуатации и оборудованию. Дополнение II к настоящим Спецификациям следует использовать в качестве руководства при определении содержания такого обучения.

6. Эксплуатация

6.1. *Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью.* До отхода в балластный рейс, после полной выгрузки груза, достаточное количество танков должно быть промыто сырой нефтью в соответствии с процедурами, указанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, чтобы:

- (i) Как минимум, достаточное количество танков было промыто для обеспечения соответствия с требованиями к осадке и дифференту по Правилам 13 (2) (a), (b) и (c) Приложения I Протокола МАРПОЛ на всех этапах балластного рейса; и
- (ii) Принять во внимание характер рейса, совершаемого судном, и предполагаемые погодные условия с тем, чтобы не принять дополнительного количества балластной воды в танки, которые не были промыты сырой нефтью.

Кроме танков, упомянутых выше в подпункте (i), приблизительно четверть всех остальных танков должна быть промыта сырой нефтью во избежание накопления осадков, но эти дополнительные танки могут включать танки, упомянутые выше в подпункте (ii). Однако, с целью избежания накопления осадков не следует промывать сырой нефтью какой-либо танк больше одного раза в течение четырех месяцев. Мойка сырой нефтью не должна производиться между конечными портами разгрузки и портом погрузки; т.е., иными словами, никакой мойки сырой нефтью не должно производиться во время балластного перехода. Балластная вода не должна приниматься в танк, который не был промыт сырой нефтью. Вода, принимаемая в танк, который был промыт сырой нефтью, но не был прополоскан водой, должна рассматриваться как грязный балласт.

6.2. *Осушение и сброс на берег стоков грузового трубопровода.* В конце разгрузки вся грузовая магистраль и зачистной трубопровод должны быть осушены и зачищены, и стоки должны быть сброшены на берег через специальный трубопровод небольшого диаметра, требуемый пунктом 4.4.5.

6.3. *Прием в танки балласта на отход.* По окончании мойки сырой нефтью любого танка балласта на отход, следует зачистить танк полностью, насколько это возможно. Если в танки принимается балласт на отход через грузовые трубопроводы и насосы, они должны быть осушены и зачищены от нефти, применяя средства, требуемые пунктом 4.4.5, до приема балласта.

6.4. *Мойка сырой нефтью в море.* Весь процесс мойки сырой нефтью должен быть завершен до отхода судна из последнего порта его разгрузки. Если промывается сырой нефтью какой-либо танк, когда судно находится в море и заходит в разные порты разгрузки, танк должен оставаться пустым и доступным для проверки в следующем порту разгрузки до начала следующего балластного рейса. Эта проверка может включать многократную проверку зондом днища танка, когда танк пустой. Танки балласта на отход должны балластироваться до отхода из порта с тем, чтобы было возможно произвести проверку поверхности балластной воды. В последнем случае указания, изложенные в пункте 4.2.10 (ii) относятся к проверке.

6.5. *Сброс нефтеводной смеси в балластных переходах.* Сброс балласта на отход и любой другой сток воды во время балластного перехода должен отвечать требованиям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ.

6.6. *Применение и контроль инертного газа.* На судах, к которым применяются настоящие Спецификации, ни один танк не должен промываться сырой нефтью, если система инертных газов, требуемая Правилom 13B(3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, не работает надлежащим образом. До промывки каждого танка сырой нефтью содержание кислорода должно определяться в точке, находящейся на высоте 1 метра над палубой и в середине незаполненной части объема танка, и ни одно из этих измерений не должно превышать 8% по объему. Если танки имеют полные или частичные отбойные переборки, эти измерения должны производиться на одинаковых уровнях в каждой секции танка. Содержание кислорода в инертном газе, подаваемом в процессе мойки, должно постоянно контролироваться. Если во время мойки сырой нефтью:

- (i) Содержание кислорода в подаваемом инертном газе превышает 8% по объему, или
- (ii) Давление воздуха в танках перестает быть положительным,

мойка должна быть приостановлена до возобновления нормальных условий.

6.7. *Меры предотвращения образования статического электричества.* Для предотвращения возникновения чрезмерного статического электричества в процессе мойки из-за наличия воды в жидкости для мойки сырой нефтью, содержимое танка, используемое в качестве жидкости для мойки сырой нефтью, должно быть вначале слито, по крайней мере, на 1 метр, до его использования с этой целью. Любой танк, использованный в качестве отстойного танка в предыдущем балластном рейсе, должен полностью разгрузиться и затем заполняться сырой нефтью, не содержащей воду, если содержимое этого танка должно быть использовано в качестве жидкости для мойки.

6.8. *Выделение паров.* На судах, к которым применяются настоящие Спецификации, должны предусматриваться средства для предотвращения выделения паров во время приема в танки балласта на отход, когда местные условия требуют этого. Методом предотвращения выделения паров углеводорода в атмосферу должно быть:

- (a) Применение постоянных балластных танков, когда они имеются в достаточном количестве, чтобы обеспечить минимальную осадку для отхода; или
- (b) Сдерживание паров в пустых грузовых танках путем одновременного балластирования и выгрузки груза.

Могут быть приняты другие методы, удовлетворяющие требованиям Администрации при условии, что будет обеспечена такая же степень защиты окружающей среды.

7. *Руководство по эксплуатации и оборудованию*

Руководство по эксплуатации и оборудованию должно удовлетворять требованиям Администрации и должно содержать следующие сведения и указания по эксплуатации:

7.1. Полный текст «Спецификаций по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью».

7.2. Чертеж системы мойки сырой нефтью, указывающей соответствующие места расположения насосов, трубопроводов и машинок для мойки, относящихся к системе мойки сырой нефтью.

7.3. Описание системы и перечень процедур для проверки работы оборудования при проведении операции по мойке сырой нефтью. Это должно включать перечень подлежащих контролированию параметров системы и оборудования, таких как: давление в трубопроводе, содержание кислорода, число оборотов, продолжительность циклов и т.д. Установленные величины для этих параметров должны быть включены в Руководство. Результаты проверок, проведенных согласно пункту 4.2.10, и величины всех контролируемых параметров во время таких испытаний должны быть также включены.

7.4. Подробные требования, изложенные в Разделе 6 настоящих Спецификаций вместе с рекомендациями и указаниями, если необходимо, для удовлетворения этим требованиям, как, например:

- (i) Рекомендуются методы и программы мойки сырой нефтью для того, чтобы приспособиться ко всем предвидимым обстоятельствам при выгрузке груза и добиться максимального дифферента при завершении мойки и осушении каждого танка;
- (ii) Процедура, выполняемая на борту судов, для предотвращения выделения паров согласно пункту 6.8;
- (iii) Метод осушения танков, включающий сведения по оптимальным условиям дифферента, согласно пункту 4.4.10;
- (iv) Метод осушения грузовых насосов, грузовых трубопроводов, трубопроводов для мойки сырой нефтью и зачистных трубопроводов, а также емкостей для слива стоков вместе с окончательным сбросом на берег по завершении слива, через трубопровод небольшого диаметра для сбрасывания;
- (v) Типичные программы мойки в различных условиях загрузки с указанием:
 - (1) Танков, подлежащих мойке согласно пункту 6.1.;
 - (2) Метода для мойки каждого танка, одно- или многоступенчатого;
 - (3) Количества машинок для мойки танков, подлежащих использованию одновременно;
 - (4) Продолжительности мойки сырой нефтью и прополаскивания водой, когда последнее необходимо;
 - (5) Количества воды, используемого для прополаскивания, которое должно быть равно, по крайней мере, количеству, использованному для прополаскивания до проверки, требуемой согласно пунктам 3.2 и 4.2.10; и
 - (6) Оптимальная очередность мойки танков.
- (vi) Процедура осушения и зачистки, когда необходимо, грузового трубопровода и насосов до использования их для приема балласта на отход;
- (vii) Процедура мойки трубопровода водой до сброса балласта на отход, а также приема и окончательного сброса балласта на приход;
- (viii) Процедура проверки с помощью шума работы машинок, установленных на дне, должна быть выполнена для каждого танка к концу цикла мойки; во время такой проверки все остальные машинки должны быть отключены по мере необходимости;
- (ix) Детальное описание процедуры для обеспечения соответствия положениям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ в отношении сброса балласта на отход, промывки водой трубопровода и декантации содержимого отстойного танка(ов) в море.

7.5. Опасность течи в системе мойки сырой нефтью и меры предосторожности, необходимые для предотвращения течи, а также действия, предпринимаемые в случае образования течи. Следует предусмотреть инструкцию по испытанию системы мойки сырой нефтью на течь до каждого сброса.

7.6. Метод предотвращения попадания нефти в машинное отделение через паровые подогреватели согласно пункту 4.1.6.

7.7. Личный состав, требуемый постоянно для проведения двойных операций по выгрузке груза и мойке сырой нефтью. Этот личный состав должен включать:

- (i) Лицо, удовлетворяющее требованиям пункта 5.2, которое будет осуществлять общий контроль за процессом мойки сырой нефтью;

- (ii) Лиц, удовлетворяющих требованиям пункта 5.3, которые фактически будут проводить операцию; и
- (iii) По крайней мере одно лицо, находящееся на палубе постоянно во время мойки, чтобы следить за образованием течи и нормальной работой оборудования, проверять содержание кислорода в танках до мойки, проверять давление в танке, производить замер танков, если требуется, поднимать поплавки указателя уровня жидкости в танке и заменять приводы, когда необходимо.

Обязанности этих лиц являются необязательно взаимоисключающими.

7.8. Эффективное средство связи между вахтой на палубе и постом управления грузовыми операциями с тем, чтобы в случае течи в системе мойки сырой нефтью или ее ненормальной работы, мойку можно было бы приостановить немедленно.

7.9. Типичные процедуры балластировки.

7.10. Контрольный список операций, проводимых до мойки сырой нефтью, в качестве руководства экипажу при каждом сбрасывании, который должен включать проверку и калибровку всех приборов.

7.11. Рекомендуемые интервалы для проверки на борту и технического обслуживания оборудования для мойки сырой нефтью в дополнение к освидетельствованиям, установленным законом. Следует пользоваться техническими руководствами, присланными изготовителем оборудования.

7.12. Перечень сортов сырой нефти, непригодных для мойки сырой нефтью, и их происхождение.

Дополнение I. Перечень изменений в случае применения настоящих спецификаций К НОВЫМ ТАНКЕРАМ-НЕФТЕСЫРЬЕВОЗАМ ДЕДВЕЙТОМ 20.000 ТОНН И БОЛЕЕ

<i>Номер пункта</i>	<i>Перечень изменений</i>
4.2.5.	Положения настоящего пункта неприменимы.
4.2.10.	Положения подпункта (iii) неприменимы.
6.1.	Заменить следующим: <ul style="list-style-type: none"> 6.1. <i>Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью.</i> 6.1.1. До отхода в балластный рейс: <ul style="list-style-type: none"> (i) Приблизительно четверть грузовых танков должна быть промыта сырой нефтью в порядке очередности во избежание накопления осадков и в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию; однако, для этих целей ни один танк не нуждается в промывке сырой нефтью больше одного раза каждые четыре месяца; и (ii) Если считается, что потребуется прием дополнительного балласта в грузовой танк или грузовые танки во время балластного перехода согласно условиям и положениям, указанным в Правиле 13(3) Приложения 1 Протокола МАР-ПОЛ, танк или танки, которые могут быть использованы для этого балласта, должны быть промыты сырой нефтью в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. 6.1.2. Балластная вода не должна приниматься в грузовые танки, не промытые сырой нефтью. Вода, принимаемая в танк, который был промыт сырой нефтью, но не был прополоскан водой, должен рассматриваться как грязный балласт. 6.1.3. Мойка сырой нефтью не должна производиться между конечными портами разгрузки и портом погрузки; т.е. никакой мойки сырой нефтью не должно производиться во время балластного перехода.

Номер пункта	Перечень изменений
6.3.	Заменить следующим: 6.3. Прием дополнительного балласта в грузовые танки. По окончании мойки сырой нефтью любого грузового танка, который может содержать балласт, следует по возможности полностью производить зачистку танка. Если этот балласт принимается через грузовые трубопроводы и насосы, они должны быть осушены и зачищены от нефти, применяя средства согласно положениям пункта 4.4.5.
6.4.	Последние два предложения неприменимы.
6.5.	Заменить следующим: 6.5. Сброс стоков нефтеводяной смеси во время балластного перехода. Сброс дополнительного балласта из грузовых танков и любого другого стока вод во время балластного перехода должен отвечать требованиям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ.
6.8.	Положения настоящего пункта неприменимы.
7.4.	Положения настоящего пункта неприменимы.

Дополнение II. Подготовка лиц, которые должны нести общую ответственность за проведение операций по мойке сырой нефтью

Введение

Вся требуемая подготовка должна осуществляться путем контролируемого обучения, проводимого в береговом учебном учреждении или на борту судов, имеющих надлежащие средства обучения и инструкторов для этой цели. Эта подготовка будет касаться соответствующих принципов и применения этих принципов к эксплуатации судна.

При составлении программы обучения, одобряемой Администрацией, должны быть приняты во внимание Спецификации по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью, принятые Конференцией.

Эта подготовка должна включать, но не обязательно ограничиваться, нижеследующее:

- (a) Введение к принципам мойки сырой нефтью, которое должно включать:
- Характеристики сырой нефти как жидкости для мойки и ее отличия от мойки водой;
 - Мойка верхней части;
 - Мойка днища;
 - Требования по дифференту;
 - Метод взятия пробы от сброса груза;
 - Поддержание требуемого давления жидкости для мойки;
 - Мойка в море между портами разгрузки;
 - Мойка по принципу рециркуляции;
 - Относительные преимущества и требования к танкам балласта на отход, танкам балласта на приход и танкам только для груза;
- (b) Оборудование и конструкция:
- (i) Расположение моечных машинок;

- (ii) Моечные машиинки, устанавливаемые на палубе и погружные:
 - Типы;
 - Характеристики;
 - Конструктивные особенности;
 - Рабочие параметры;
 - (iii) Приводы;
 - (iv) Системы подачи и распределения жидкости для мойки;
 - (v) Зачистные системы;
 - (vi) Средства замера таиков;
 - (vii) Требования к инертному газу;
- (c) Обобщенные процедуры мойки сырой нефтью:
- (i) Судно с обычной системой трубопровода/судно со свободным заполнением/судно с частично свободным заполнением;
 - (ii) Однородные грузы/многообразные грузы;
 - (iii) Оптимизация процедуры мойки при минимальной затрате сверхстояночного времени;
 - (iv) Балластировка на отход при различной конфигурации судна и трубопровода;
 - (v) Процедура мойки в море между портами разгрузки;
- (d) Процедуры, связанные с мойкой:
- (i) Средства уменьшения нефтяных остатков:
 - Зачистка грузовых танков;
 - Сушение и зачистка грузового трубопровода;
 - Окончательный сброс груза на берег;
 - (ii) Прополаскивание водой танков балласта на приход;
 - (iii) Прием и окончательный сброс балласта на приход;
 - (iv) Сброс балласта на отход;
 - (v) Скопление и декантация содержимого отстойного танка;
 - (vi) Требования Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ;
 - (vii) Предотвращение выпуска газа в порту во время операций по балластировке;
- (e) Безопасность:
- (i) Система инертного газа;
 - (ii) Сохранение и контролирование качества и давления инертного газа;
 - (iii) Прекращение мойки/сброса при ненормальном состоянии инертного газа;
 - (iv) Образование статического электричества и предотвращающие его меры;
 - (v) Целостность трубопровода;
 - (vi) Предотвращение резких изменений давления;
 - (vii) Разливы;
- (f) Контрольный список:
- (i) До прихода в порт;
 - (ii) До начала мойки сырой нефтью;

- (iii) После мойки сырой нефтью;
- (iv) После отхода;
- (g) Порядок осуществления обязательного контроля:
 - (i) Руководство по эксплуатации и оборудованию;
 - (ii) Журнал нефтяных операций;
 - (iii) Замер танков;
 - (iv) Замер нефти поверх балласта на отход;
- (h) Обслуживание установки и оборудования:
 - (i) Обслуживание оборудования в соответствии с инструкцией изготовителя;
 - (ii) Дополнительные элементы обслуживания.

Администрации должны обеспечить, чтобы учебные учреждения выдавали надлежащий документ лицам, прошедшим подготовку в соответствии с настоящим Дополнением, для работы в качестве должностных лиц, непосредственно ответственных за мойку сырой нефтью.

РЕЗОЛЮЦИЯ 16. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТАНКЕРЫ. ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Конференция,

Отмечая, что Правило 13С Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), принятый Конференцией, содержит положения для существующих танкеров, занятых в специальных перевозках в пределах определенных районов,

Отмечая далее, что указанное Правило также предусматривает возможность расширения этих районов до других пределов, которые должны определяться Межправительственной морской консультативной организацией,

Учитывая, что такое расширение не может быть рассмотрено надлежащим образом без предварительной оценки всех его аспектов и последствий,

Постановляет, что Организации следует форсировать изучение сущности специальных перевозок, которое должно охватить, по крайней мере, следующие аспекты:

- (a) Возможное расширение районов специальных перевозок в пределах других границ, как это предусмотрено в Правиле 13С(1)(b)(ii) Приложения I Протокола МАРПОЛ;
- (b) Значение такого расширения для окружающей среды;
- (c) Все дополнительные контрольные мероприятия, которые могут быть необходимы для проведения такого расширения;
- (d) Любой метод (как, например, порядок принятия схем разделения движения), который может быть необходим или целесообразен для того, чтобы позволить Организации расширить районы специальных перевозок, как это предусмотрено в Правиле 13С(1)(b)(ii) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

РЕЗОЛЮЦИЯ 17. ЗАЩИТА ЗА СЧЕТ РАЗМЕЩЕНИЯ БАЛЛАСТНЫХ ТАНКОВ НА ТАНКЕРАХ С ТАНКАМИ ИЗОЛИРОВАННОГО БАЛЛАСТА

Конференция,

Отмечая, что Правило 13Е Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., принятого Конференцией, содержит эмпирические критерии для защиты за счет размещения танков изолированного балласта, которые сформулированы таким образом, чтобы свести к минимуму

ущерб вследствие посадки судна на мель и столкновений, причиненный судну, его грузу и морской среде, и, кроме того, вследствие разлива нефти, пожара, взрыва, потерь человеческих жизней и проведения спасательных операций,

Отмечая, однако, что в настоящее время сведения об авариях не отвечают в достаточной степени требованиям для того, чтобы Конференция могла сформулировать более рациональный осуществимый подход,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации начать в кратчайший срок изучение и разработку более рациональной формулы вероятности или критериев для защиты за счет размещения танков изолированного балласта, включая возможность корреляции понятия защитной зоны танков изолированного балласта с взаимоотношением предполагаемого допустимого слива нефти.

Резолюция 18. ВОЗМОЖНАЯ ЗАМЕНА ПАРАМЕТРА «ДЕДВЕЙТ» ДРУГИМ ПАРАМЕТРОМ в Протоколе 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., а также в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протоколе к этой конвенции

Конференция,

Отмечая, что Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., а также Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокол к этой Конвенции содержат положения, в которых «дедвейт» применяется как параметр для определения применения различных требований к нефтяным танкерам,

Признавая, что «дедвейт» возможно будет не самым подходящим параметром для вышеуказанных целей,

Просит Межправительственную морскую консультативную организацию изучить вопрос о замене параметра «дедвейт» в упомянутых документах другим параметром, что обеспечит единообразие в применении требований в указанных документах.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

DOCUMENTO ADJUNTO 3

RESOLUCIÓN 1. PLAZO PROYECTADO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

La Conferencia,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), contribuirá considerablemente, cuando se le dé aplicación, a lograr la eliminación total de la contaminación deliberada del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, así como a reducir a un mínimo las descargas accidentales de tales sustancias,

Considerando conveniente que el Protocolo del MARPOL, que incorpora y modifica el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL), entre en vigor lo antes posible,

Considerando la labor que ha realizado la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental para resolver los problemas técnicos que plantea la aplicación del Convenio MARPOL,

Recomienda a todos los Gobiernos interesados que, para la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, que incorpora y modifica el Convenio MARPOL, se propongan como plazo hasta junio de 1981,

Recomienda asimismo a los Estados cuyo propósito sea constituirse en Partes en el Protocolo del MARPOL que:

- a) Hagan cuanto esté en su mano por depositar sus instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en la fecha más temprana posible y en todo caso no después de junio de 1980;
- b) Si no han depositado tales instrumentos antes de junio de 1980, den al Secretario General de la Organización en dicho mes, a más tardar, una idea aproximada del plazo dentro del cual esperan poder hacerlo,

Recomienda además que, antes de la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, los Gobiernos se aseguren de que las prescripciones de ese instrumento que deban aplicarse a los buques nuevos dentro de un plazo determinado, se apliquen en ese plazo,

Considerando que, con respecto a los petroleros existentes, el Protocolo del MARPOL estipula que las prescripciones se apliquen en relación con la fecha en que el Protocolo entre en vigor,

Invita a todos los Gobiernos interesados a que, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, para junio de 1981 o tan pronto como se pueda a partir de entonces, den efectividad con el mayor alcance posible a dichas prescripciones, es decir:

- Respecto de los petroleros existentes para crudos: las prescripciones relativas a tanques de lastre separado, sistemas de lavado con crudos o tanques dedicados a lastre limpio, que figuran en la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
- Respecto de los petroleros existentes para productos petrolíferos: las prescripciones relativas a tanques de lastre separado o a tanques dedicados a lastre limpio, que figuran en la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL,

Recomienda que en el decimoprimer período de sesiones de la Asamblea de la Organización, el cual se celebrará en 1979, se examine el progreso realizado hacia la observancia de los citados plazos.

RESOLUCIÓN 2. PLAZO PROYECTADO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO A DICHO CONVENIO

La Conferencia

Considerando que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Protocolo del SOLAS) podrán aumentar considerablemente, cuando se les dé aplicación, la seguridad de los buques y de los bienes en el mar, así como de la vida de las personas a bordo de los buques,

Considerando que el Protocolo del SOLAS, aprobado por la Conferencia, no podrá entrar en vigor antes de que el Convenio SOLAS entre en vigor,

Considerando conveniente que el Convenio SOLAS y el Protocolo del SOLAS entren en vigor lo antes posible,

Recomienda a todos los Gobiernos interesados que, para la entrada en vigor del Convenio SOLAS, se propongan como plazo hasta junio de 1979 y que se esfuercen por lograr que el Protocolo del SOLAS entre en vigor al mismo tiempo o tan pronto como sea posible a partir de entonces,

Recomienda asimismo a los Estados cuyo propósito sea constituirse en Partes en el Convenio SOLAS que:

- a) Hagan cuanto esté en su mano por depositar sus instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en la fecha más temprana posible y en todo caso no después de junio de 1978;
- b) Depositen los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación del Protocolo del SOLAS o de adhesión al mismo cuando quede abierto para la firma o tan pronto como sea posible a partir de entonces; y que, cuando quepa hacer esto, traten de depositar simultáneamente los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación del Convenio SOLAS y del Protocolo del SOLAS o los de adhesión a los mismos;
- c) Si no han depositado tales instrumentos antes de junio de 1978, den al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en dicho mes, a más tardar, una idea aproximada del plazo dentro del cual esperan poder hacerlo,

Recomienda también a los Estados que hayan depositado los instrumentos de ratificación del Convenio SOLAS que depositen asimismo los instrumentos de ratificación del Protocolo del SOLAS lo antes posible,

Recomienda además que, antes de la entrada en vigor del Protocolo del SOLAS, las Administraciones se aseguren de que las prescripciones de ese instrumento que deban aplicarse a los buques tanque nuevos dentro de un plazo determinado, se apliquen en ese plazo,

Considerando que, con respecto a los buques existentes, el Protocolo del SOLAS estipula que las prescripciones se apliquen en relación con la fecha en que el Protocolo entre en vigor,

Invita a todos los Gobiernos interesados a que, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo del SOLAS, dentro de los plazos siguientes o tan pronto como se pueda después de los mismos, den efectividad con el mayor alcance posible a dichas prescripciones, es decir:

— Prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte, que figuran en la Regla 60 del Capítulo II-2 del Protocolo del SOLAS:

- Buques tanque existentes de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas: hasta junio de 1981;

- Buques tanque existentes de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, pero inferior a 70 000 toneladas, y petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas pero inferior a 40 000 toneladas, dotados de máquinas de gran capacidad para el lavado de tanques: hasta junio de 1983;
- Prescripciones relativas al aparato de gobierno de los buques tanque existentes que figuran en la Regla 29 d) del Capítulo II-1 del Protocolo del SOLAS: hasta junio de 1981,

Recomienda que en el decimoprimer período de sesiones de la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, el cual se celebrará en 1979, se examine el progreso realizado hacia la observancia de los citados plazos.

RESOLUCIÓN 3. FUTURAS MEDIDAS DESTINADAS A ELIMINAR LA CONTAMINACIÓN

La Conferencia,

Considerando que las Resoluciones 1 y 3 de la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, expresaban el convencimiento de que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituiría, cuando se le diese aplicación, un nuevo e importante paso hacia la total eliminación de la contaminación del mar ocasionada por sustancias perjudiciales procedentes de los buques,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo a ese Convenio (Protocolo del MARPOL), contribuirá aún más a lograr el objetivo de eliminar la contaminación ocasionada por hidrocarburos,

Considerando las disposiciones del Protocolo del MARPOL que hacen extensivas a todos los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado y obligatorios los sistemas de lavado con crudos para dichos petroleros,

Considerando que el conjunto de las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado y a los sistemas de lavado con crudos dan a las Administraciones muchas más posibilidades de lograr el objetivo de eliminar totalmente la contaminación del mar ocasionada por los buques,

Recomienda que ese conjunto de prescripciones constituya un objetivo definitivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental con respecto a la contaminación ocasionada por los petroleros para crudos,

Invita a la Organización a que formule, no más tarde de 1986, propuestas para las enmiendas pertinentes del Protocolo del MARPOL, a fin de lograr el objetivo mencionado.

RESOLUCIÓN 4. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DESTINADOS A LOS PETROLEROS EXISTENTES PARA CRUDOS, DE PESO MUERTO INFERIOR A 40 000 TONELADAS

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL),

Considerando que el Protocolo del MARPOL contiene nuevas prescripciones relativas al transporte de lastre y al lavado de los tanques de carga de los petroleros de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas,

Considerando que a fin de aplicar eficazmente dichas prescripciones debería destacarse constantemente la importancia que tiene utilizar con eficiencia los procedimientos de lavado, que se exigirán independientemente de que los petroleros existentes de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas operen con tanques de lastre separado, sistemas de lavado con crudos o tanques dedicados a lastre limpio,

Considerando que, con respecto a los petroleros existentes de peso muerto inferior a 40 000 toneladas, habrá que confiar totalmente en el eficiente empleo de los sistemas que se utilicen para retener los hidrocarburos a bordo,

Considerando el progreso efectuado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en la preparación de los procedimientos de inspección de descargas mencionados en la Resolución 6 de esta Conferencia,

Insta a los Gobiernos a que presten especial atención a la aplicación de dichos procedimientos a los petroleros de peso muerto inferior a 40 000 toneladas, tanto en los puertos y en los terminales de embarque como en los de desembarque,

Recomienda que las medidas adoptadas para aplicarlos sean objeto de revisión periódica por parte de la Organización.

RESOLUCIÓN 5. PERFECCIONAMIENTO DE LAS NORMAS INTERNACIONALES PARA LOS SISTEMAS DE GAS INERTE

La Conferencia,

Considerando que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Protocolo del SOLAS) amplían considerablemente la aplicación de los sistemas de gas inerte haciéndola extensiva tanto a los buques tanque nuevos como a los existentes,

Considerando la Resolución 2 aprobada por esta Conferencia para dar aplicación al Convenio SOLAS y al Protocolo del SOLAS lo antes posible, así como las repercusiones de esa aplicación ampliada en la capacidad de construcción con que hoy se cuenta y la necesidad esencial de hacer que todos los sistemas de gas inerte cumplan con las normas técnicas más rigurosas,

Recomienda a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que fomente estudios destinados a reexaminar las prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte que figuran en la Regla 62 del Capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a preparar directrices que complementen las prescripciones de dicha Regla teniendo presentes las arduas condiciones operacionales y la necesidad de mantener dichos sistemas ajustados a normas satisfactorias.

RESOLUCIÓN 6. PROCEDIMIENTOS PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando la importancia de crear instrumentos internacionales aceptables relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación, y de asegurar su rápida entrada en vigor y, posteriormente, su cumplimiento,

Considerando, con respecto a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, que la Resolución 1 aprobada por la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, instó a los Gobiernos a que aceptaran las enmiendas de 1969 al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, con carácter de urgencia,

Considerando con satisfacción que dichas enmiendas entraron en vigor el 20 de enero de 1978,

Considerando que la Resolución A.391(X), aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el 14 de noviembre de 1977, sentó las directrices para la aplicación de dicho Convenio enmendado,

Considerando que la Resolución A.321(IX), aprobada por la Asamblea de la Organización el 12 de noviembre de 1975, sentó los procedimientos para la inspección de buques

en relación con la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

Insta a los Gobiernos a que den aplicación a los procedimientos y directrices mencionados, a fin de asegurar el pleno cumplimiento de las normas de seguridad a bordo de los buques y las relativas a la prevención de la contaminación por los buques,

Invita a la Organización a que perfeccione dichos procedimientos y directrices, según sea necesario, a medida que entren en vigor las nuevas normas de los convenios y protocolos relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación.

RESOLUCIÓN 7. FORMULACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA REALIZACIÓN EN PUERTO DE INSPECCIONES COMPROBATORIAS DEL RESULTADO DE LA LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA MEDIANTE EL LAVADO CON CRUDOS

La Conferencia,

Considerando que en las Reglas 13 y 13B del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), adoptado por la Conferencia, figuran nuevas prescripciones referentes a un procedimiento de limpieza de tanques de carga mediante el lavado con crudos,

Considerando que a fin de aplicar eficazmente dichas prescripciones debería destacarse constantemente la importancia que tiene utilizar con eficiencia los procedimientos de lavado con crudos, con miras a alcanzar el objetivo definitivo de la total eliminación de la contaminación ocasionada por los buques,

Considerando que las directrices uniformes acerca del alcance de las inspecciones realizadas en puerto para comprobar el resultado de la limpieza de los tanques de carga, y de los pormenores de esas inspecciones, constituyen un requisito previo a la posibilidad de asegurar que los petroleros para crudos que utilizan sistemas de lavado con crudos cumplan en todo momento con las disposiciones del Protocolo del MARPOL,

Recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental tome con urgencia las medidas pertinentes para formular dichas directrices, que los Gobiernos deberían aplicar tan pronto como las aprobase la Organización.

RESOLUCIÓN 8. MAYOR RIGOR EN LAS NORMAS DE FORMACIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE LOS BUQUES TANQUE

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado los Protocolos de 1978 relativos al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en los que figuran prescripciones más rigurosas con respecto al proyecto, el equipo, la inspección y la certificación de los buques, especialmente los buques tanque,

Considerando que en breve se celebrará una Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar con el propósito de concertar un convenio al respecto,

Considerando que el factor humano tiene una importancia decisiva en cuanto a la utilización sin riesgos de los buques,

Considerando, por tanto, que sólo será posible aprovechar totalmente la complejidad y los adelantos logrados en el proyecto y el equipo de los buques tanque por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino si a la vez se implantan prescripciones acerca de la formación y la titulación de las tripulaciones de los buques tanque,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que señale a la atención de la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar,

1978, la necesidad de adoptar disposiciones en un convenio internacional respecto de la formación y la titulación adecuadas de las tripulaciones de los buques tanque.

RESOLUCIÓN 9. PROTECCIÓN DE ZONAS MARÍTIMAS
ESPECIALMENTE SUSCEPTIBLES DE CONTAMINACIÓN

La Conferencia,

Considerando con gratitud la labor que realiza la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en cuanto a la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos,

Considerando las medidas tomadas por la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, a fin de incluir en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio (MARPOL) disposiciones obligatorias especiales destinadas a prevenir la contaminación del mar en ciertas zonas especiales definidas, que comprenden las del Mar Mediterráneo, Mar Báltico, Mar Negro, Mar Rojo y zona « de los Golfos », por sus características oceanográficas e importancia ecológica particulares,

Considerando que con arreglo al Artículo VIII del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres sobre Vertimiento), las Partes Contratantes con intereses comunes que proteger en el medio marino dentro de una zona geográfica determinada se esforzarán por concertar, teniendo en cuenta las características regionales, acuerdos regionales compatibles con dicho Convenio para la prevención de la contaminación, especialmente de la ocasionada por vertimiento,

Considerando las constantes actividades desarrolladas en regiones especiales que comprenden el Mar Mediterráneo, el Mar Rojo, la zona « de los Golfos », el Golfo de Guinea, el Caribe y las aguas del Asia Sudoriental, dentro del sistema de las Naciones Unidas, bajo la coordinación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y con la participación de la OCMI,

Considerando la necesidad de tomar medidas destinadas a proteger de la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos las zonas marítimas especialmente susceptibles de sufrirla,

Considerando que dicha necesidad no podrá satisfacerse sin realizar estudios especiales con carácter preferente,

Considerando la competencia de la Organización en la esfera de la prevención y la contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos, así como la competencia de otras organizaciones internacionales en la esfera del medio marino,

Invita a la Organización a que:

- a) Prosiga sus esfuerzos en cuanto a la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos;
- b) Empiece estudios, con carácter preferente y por añadidura a la labor ya iniciada, en colaboración con los pertinentes órganos de expertos y organizaciones internacionales con miras a:
 - i) Hacer una lista de las zonas marinas del mundo que haya que proteger especialmente de la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento, en consideración a la susceptibilidad de dichas zonas por lo que respecta a sus recursos naturales renovables o a su importancia para fines científicos;
 - ii) Determinar, en la medida de lo posible, hasta dónde llega la necesidad de protección así como las medidas que podrían considerarse apropiadas para lograr un grado de protección suficiente, teniendo en cuenta los demás usos legítimos de los mares;

- c) Considere, partiendo de los estudios realizados en consecuencia y los resultados de otros trabajos emprendidos, qué medidas serán necesarias para aumentar la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos;
- d) Tome medidas, cuando proceda y de conformidad con el procedimiento establecido, encaminadas a incorporar, en el marco de los pertinentes convenios cualesquiera disposiciones necesarias que los estudios mencionados permitan identificar como tales;
- e) Formule una recomendación a la Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el sentido de que, en el marco del Convenio de Londres sobre Vertimiento se tomen las medidas adecuadas para proteger de la contaminación ocasionada por el vertimiento dichas zonas marítimas especialmente susceptibles de sufrirla.

RESOLUCIÓN 10. FORMULACIÓN DE DIRECTRICES RELATIVAS A LA REALIZACIÓN DE RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES REGLAMENTARIOS, INCLUIDOS LAS INSPECCIONES FUERA DE PROGRAMA Y LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS DE LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando que en los Protocolos de 1978 relativos al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del SOLAS) y al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), se prevé la modificación de las disposiciones relativas a los intervalos de los reconocimientos e inspecciones, así como la implantación de inspecciones fuera de programa y de reconocimientos anuales obligatorios, efectuados en vez de las inspecciones fuera de programa de los buques,

Considerando que la eficacia de dichos reconocimientos e inspecciones depende de las reglamentaciones nacionales que las Administraciones promulguen a fin de dar efectividad a las disposiciones de los Convenios y Protocolos,

Considerando que las prescripciones uniformes relativas al alcance y a los pormenores de los reconocimientos e inspecciones pueden contribuir considerablemente a la causa de garantizar que los buques den cumplimiento ininterrumpido a las prescripciones de los Convenios y Protocolos,

Considerando que en la actualidad rigen distintos períodos de validez para los certificados estipulados por los Convenios SOLAS y MARPOL y por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, así como distintos intervalos en cuanto a los reconocimientos o inspecciones intermedios estipulados por dichos Convenios y Protocolos, y que sería ventajoso dar uniformidad a los períodos e intervalos mencionados,

Recomienda a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que tome prontamente medidas encaminadas a la formulación de directrices destinadas a las Administraciones con respecto al alcance, los pormenores y la frecuencia de dichos reconocimientos e inspecciones de los buques teniendo en cuenta la construcción de éstos y sus máquinas, equipo y edad, directrices en las que también deberán figurar prescripciones respecto de la frecuencia y el alcance de las inspecciones fuera de programa y del alcance de los reconocimientos anuales obligatorios efectuados en vez de las inspecciones fuera de programa,

Recomienda además que a su debido tiempo la Organización tome las medidas necesarias para enmendar los instrumentos pertinentes con miras a dar uniformidad a los períodos de validez de los certificados y a los intervalos de los reconocimientos e inspecciones intermedios estipulados por los Convenios y Protocolos mencionados.

RESOLUCIÓN 11. CUERPO DE SEGURIDAD MARÍTIMA

La Conferencia,

Considerando la importancia de que todas las Administraciones asuman eficazmente sus responsabilidades por lo que hace a la formulación de reglamentaciones y hagan que se realicen reconocimientos e inspecciones de los buques de conformidad con los Convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques,

Considerando que ciertas Administraciones no disponen de suficiente personal competente y con experiencia para realizar dicha labor tan completa y frecuentemente como convendría, y que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental puede tener posibilidades de ayudarles a ampliar dicho personal facilitándoles el asesoramiento y la asistencia de los expertos apropiados en respuesta a las peticiones que se le hagan y utilizando los programas de asistencia técnica disponibles,

Pide a la Organización que tome las medidas pertinentes para que quepa ofrecer dichos asesoramiento y asistencia mediante la creación y la utilización de un Cuerpo de Seguridad Marítima constituido por expertos cuyos servicios puedan ser ofrecidos por los Gobiernos dispuestos a facilitar esa asistencia,

Pide al Secretario General de la Organización que difunda con profusión el conocimiento de dichas medidas entre los Estados Contratantes, que disponga lo necesario para poner los citados expertos a disposición de los Gobiernos que soliciten dicha asistencia, mediante los programas de asistencia técnica disponibles, y que informe acerca de todas estas gestiones al Comité de Seguridad Marítima o al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización, según proceda.

RESOLUCIÓN 12. NORMAS MÁS RIGUROSAS RESPECTO DEL APARATO DE GOBIERNO

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del SOLAS),

Considerando que las modificaciones de fondo efectuadas en las disposiciones técnicas del Convenio de 1974 respecto de normas más rigurosas para el aparato de gobierno incorporadas en el Protocolo se aplicarán solamente a los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas,

Considerando que la Resolución A.325(IX), aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, que trata, entre otras cosas, del perfeccionamiento de los dispositivos de gobierno instalados en buques nuevos de arqueos diversos, tiene sólo el carácter de recomendación,

Considerando la necesidad de examinar la posible aplicación de las normas más rigurosas respecto del aparato de gobierno que figuran en el Protocolo del SOLAS y en la Resolución mencionada a todos los buques nuevos,

Pide a la Organización que, con carácter de urgencia:

- a) Redacte nuevamente las normas relativas al aparato de gobierno de los buques de pasaje y de carga que figuran en la Resolución A.325(IX) teniendo en cuenta lo dispuesto en el Protocolo del SOLAS;
- b) Estudie la necesidad de hacer que las normas relativas al aparato de gobierno que en el Protocolo del SOLAS sólo aparecen como aplicables a los buques tanque, se apliquen también a buques distintos de éstos; y
- c) Examine la posible adopción de las normas más rigurosas respecto del aparato de gobierno, junto con las demás disposiciones referentes a las instalaciones de máquinas y

a las instalaciones eléctricas que figuran en la Resolución A.325(IX), como enmiendas al Capítulo II-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, cuando el Convenio entre en vigor.

RESOLUCIÓN 13. EMPLAZAMIENTO A BORDO DE AYUDAS PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

La Conferencia,

Considerando que el empleo correcto de ayudas para prevenir los abordajes facilitará la interpretación de los datos de radar y podría disminuir el riesgo de abordaje y de contaminación del medio marino,

Considerando que las ayudas para prevenir los abordajes, de rendimiento deficiente o accionadas por personal insuficientemente capacitado, podrían afectar a la seguridad de la navegación,

Considerando la necesidad de preparar prescripciones que dispongan el emplazamiento de dichas ayudas a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas,

Considerando que la preparación de normas de rendimiento constituye un requisito previo a dichas prescripciones,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

- a) Establezca normas de rendimiento relativas a las ayudas para prevenir los abordajes con carácter de urgencia y en todo caso no después del 1 de julio de 1979;
- b) Prepare en el mismo plazo prescripciones que dispongan el emplazamiento de dichas ayudas a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas, de manera que se pueda enmendar lo antes posible el Capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;
- c) Señale a la atención de la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar la necesidad de incluir disposiciones apropiadas respecto al empleo de ayudas para prevenir los abordajes en un convenio internacional sobre formación y titulación de la gente de mar.

RESOLUCIÓN 14. ESPECIFICACIONES PARA LOS PETROLEROS CON TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), en el que figuran nuevas prescripciones, más rigurosas, con respecto al proyecto, el equipo y la operación de los petroleros nuevos y existentes,

Considerando la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL, que prescribe que ciertos petroleros operen con tanques dedicados a lastre limpio,

Considerando que, en virtud de la Regla 13A 2) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, en las prescripciones referentes a la disposición y a los procedimientos operacionales referentes a los tanques dedicados a lastre limpio figurarán por lo menos todas las disposiciones de las especificaciones aprobadas por la Conferencia,

Aprueba las especificaciones para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio, cuyo texto figura en el Anexo de la presente Resolución,

Reconoce la posibilidad de que sea necesario seguir perfeccionando las especificaciones,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, según resulte necesario, revise y modifique dichas especificaciones.

ANEXO. ESPECIFICACIONES PARA LOS PETROLEROS CON
TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO

1. *Objeto*

Las presentes especificaciones tienen por objeto definir:

- a) La correcta disposición adoptada a bordo, y
- b) Los procedimientos operacionales,

que convienen al concepto de tanques dedicados a lastre limpio. Las presentes especificaciones están destinadas a ser utilizadas por los propietarios de los buques cuando preparen detalladamente la disposición y los procedimientos correspondientes a cada petrolero, y por las Administraciones cuando hayan de aprobarlos.

2. *Ambito de aplicación*

Las presentes especificaciones se aplican a los petroleros destinados a ser utilizados como buques que respondan al concepto de tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL).

3. *Disposición adoptada a bordo*

La selección de los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio y las instalaciones de bombas y tuberías serán preparadas por el propietario del buque y aprobadas y certificadas por la Administración sobre la base de las presentes especificaciones.

3.1. *Selección de los tanques.* La selección de los tanques de lastre limpio se hará con miras a lograr el mejor resultado global desde los puntos de vista operacional y de prevención de la contaminación, teniendo en cuenta los aspectos siguientes:

- a) Los tanques serán seleccionados de manera que tengan capacidad suficiente para que el petrolero cumpla con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
- b) El esfuerzo impuesto al casco no rebasará límites aceptables en las condiciones resultantes de lastrado y carga;
- c) Los tanques serán seleccionados de manera que no necesiten más que un empleo mínimo del sistema de tuberías y bombas de carga;
- d) Aunque desde el punto de vista de la protección contra daños los tanques laterales son preferibles para el transporte de lastre limpio, los tanques centrales son aceptables si representan una disposición general considerablemente superior por lo que respecta al volumen de los tanques y a la disposición de las tuberías;
- e) Cuando en la disposición inicial de tanques no figure un tanque de decantación, se designará como tal un tanque de capacidad suficiente destinado a recibir el agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido.

3.2. *Bombas y tuberías.* En la disposición general se tendrán en cuenta los puntos siguientes:

- a) Siempre que sea posible se utilizará una sola bomba y un mínimo de tuberías para todos los tanques de lastre, con objeto de reducir el riesgo de contaminación;
- b) Las tuberías necesarias para la manipulación del lastre deberán disponerse de manera que, al limpiarse por flujo rápido de agua, no se deposite agua oleosa en los tanques de lastre limpio; la limpieza por flujo rápido podrá efectuarse desde una toma de agua de mar y conducción por tuberías hasta un tanque de decantación, o desde los tanques de lastre limpio hasta el tanque de decantación; si se utilizan distintas tuberías para el lastre no será necesario limpiarlas;

- c) Se evitará en lo posible que las tuberías tengan secciones con extremos cerrados, pero cuando esto sea necesario se contará con medios para drenar esas secciones mediante una conexión a un dispositivo de agotamiento;
- d) Durante el viaje deberá mantenerse siempre la separación con doble válvula de los espacios destinados a lastre y a carga, y en la mayor medida posible durante las operaciones de carga y lastrado;
- e) Cuando se instale el hidrocarbúrometro prescrito en la Regla 13A 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, se dispondrán puntos de muestreo que permitan tomar muestras de todas las descargas de agua de lastre limpio y de las descargas regulares efectuadas con la carga sobre residuos; cuando sea posible se dispondrá un punto de muestreo que permita tomar muestras del agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido que vaya hacia el tanque de decantación.

4. *Procedimientos operacionales*

El propietario de buque preparará respecto de cada petrolero un Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio en el que figure una lista de comprobaciones, Manual que necesitará ser aprobado por la Administración sobre la base de las presentes especificaciones.

4.1. *En el puerto de carga.* Antes de la llegada del petrolero al puerto de carga la cantidad de lastre limpio podrá quedar reducida a las correspondiente a las condiciones de atraque, empleando una tubería que haya sido limpiada durante el viaje en lastre. El petrolero con tanques dedicados a lastre limpio no se carga nunca al máximo de su capacidad y normalmente puede transportar un cargamento completo juntamente con la cantidad ordinaria de lastre en puerto, es decir, la cantidad de lastre limpio para los fines de llegada. De este modo el petrolero puede operar, si el calado lo permite, sin efectuar en puerto ninguna manipulación con agua de lastre.

Después de toda descarga de lastre limpio en puerto se drenará el sistema de tuberías afectadas y se cerrarán todas las válvulas de los tanques de lastre limpio. Si el procedimiento de limpieza de tuberías por flujo rápido de agua exige que haya agua disponible en los tanques de lastre, se deja en ellos la cantidad conveniente antes de aislarlos del sistema de tuberías. Después se emplean las tuberías para las operaciones ordinarias de carga.

4.2. *Viaje con carga.* Durante el viaje con carga se limpian las bombas y tuberías por flujo rápido de agua. Toda mezcla oleosa que resulte de la limpieza se depositará en el tanque de decantación. Las descargas del tanque de decantación efectuadas por la borda se controlarán de conformidad con lo prescrito en el Protocolo del MARPOL.

Cuando convenga, después de la salida, el sistema de bombas y tuberías que haya que utilizar para la manipulación de lastre limpio se limpiará por flujo rápido de agua que irá al tanque de decantación. La cantidad de agua disponible para esa limpieza deberá ser equivalente a diez veces por lo menos el volumen de las tuberías. Si durante la operación de carga se retiene a bordo lastre en cantidad que exceda de la cantidad de agua necesaria para la limpieza por flujo rápido, ese sobrante podrá descargarse por la borda empleando las tuberías limpias.

Cuando se haya instalado un hidrocarbúrometro de conformidad con lo prescrito en la Regla 13A 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL se comprobarán todas las descargas con ese instrumento. Cuando sea posible se comprobará también el contenido de hidrocarburos del agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido para vigilar la eficacia de esa limpieza y detectar cualquier anomalía que se dé en la operación.

4.3. *En el puerto de descarga.* Antes de atracar en un puerto de descarga se tomará a bordo, por las tuberías que hayan permanecido limpias durante todo el viaje, lastre limpio en cantidad suficiente para limpiar por flujo rápido las tuberías destinadas a la manipulación de ese lastre. Cuando el calado del puerto lo permita se recomienda que se tome más lastre a bordo, sin rebasar el límite de peso muerto, hasta alcanzar la cantidad

que normalmente corresponda a la condición de salida, para así eliminar la necesidad de una nueva manipulación de lastre durante la operación de descarga. Si se espera que será preciso efectuar un nuevo lastrado durante esa operación, se limpiarán las bombas y tuberías necesarias. El lastre que convenga se tomará tan pronto como las condiciones de calado lo permitan, tras lo cual se podrá continuar descargando con todas las bombas disponibles.

Terminada la operación de descarga o bien a la salida, se limpian las bombas y tuberías por flujo rápido de agua dirigido hacia el tanque de decantación, y a continuación se cargan los tanques de lastre limpio hasta que alcanzan las condiciones normales de navegación.

4.4. *Viaje en lastre.* Durante el viaje en lastre se mantendrá limpio el sistema de bombas y tuberías empleado para la manipulación del lastre limpio, y cada vez que se haya manipulado agua oleosa se volverá a limpiar para preparar la manipulación de lastre en el puerto de descarga. Las descargas del tanque de decantación efectuadas por la borda se controlarán de conformidad con lo prescrito en el Protocolo del MARPOL.

4.5. *Lista de comprobaciones.* Los procedimientos operacionales aprobados se complementarán con una lista de comprobaciones. La lista que figura en el Apéndice de las presentes especificaciones se aplica generalmente a todos los petroleros que operan respondiendo al concepto de tanques dedicados a lastre limpio. Cuando se haga la lista de comprobaciones para un petrolero determinado, se le ampliará de modo que comprenda toda otra medida apropiada y se le completará con la identificación adecuada de bombas, válvulas, etc.

5. *Reconocimiento y certificación*

5.1. Todo petrolero destinado a ser utilizado con tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo del MARPOL estará sujeto al reconocimiento prescrito en la Regla 4 del Anexo I de dicho Protocolo.

5.2. Dicho reconocimiento se efectuará antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, con objeto de que se pueda expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos antes de que el cumplimiento de las prescripciones del Protocolo del MARPOL sea obligatorio.

5.3. En el reconocimiento se hará constar la verificación de que se prepararon con toda propiedad:

- La selección de los tanques de lastre y las instalaciones de bombas y tuberías, de conformidad con la sección 3 *supra*;
- El Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio, es decir, el conjunto de los procedimientos operacionales detallados, con inclusión de la lista de comprobaciones, de conformidad con la sección 4 *supra*.

5.4. Tras la aprobación dada en los sentidos mencionados en los párrafos 5.1 y 5.3 *supra*, la Administración expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El Certificado indicará qué tanques han sido aprobados exclusivamente para el transporte de lastre limpio. Indicará asimismo que se ha facilitado información al capitán acerca de los procedimientos operacionales aprobados (Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio).

5.5. Las reformas efectuadas en los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio que afecten a su aptitud para ser utilizados respondiendo al concepto de tales tanques exigirán la aprobación de la Administración y se consignarán en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y, si procede, en el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio.

6. *Documentos*

Tanto el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos como el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio estarán disponibles en todo momento a bordo del petrolero.

Apéndice. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES CORRESPONDIENTES A LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO — LISTA DE COMPROBACIONES

I. *Antes de la llegada al puerto de carga*

1. Trasvasar todo el fango que quede a un tanque de carga;
2. Asegurarse de que las bombas y tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio han sido limpiadas adecuadamente para hacer posible que se descargue el lastre limpio mientras se esté tomando la carga;
3. Asegurarse de que todas las válvulas del tanque de decantación y de los tanques de carga están cerradas;
4. Inspeccionar visualmente todos los tanques de lastre limpio y su contenido para observar si hay indicios de contaminación;
5. Descargar agua de lastre limpio en cantidad suficiente para asegurar que con el resto del agua de lastre y la carga que haya que tomar no se excederá el peso muerto o el calado admisibles; dejar una cantidad de agua suficiente para la limpieza por flujo rápido de las tuberías y, como mínimo, una cantidad igual a 10 veces el volumen de las tuberías afectadas;
6. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas;
7. Si no se prevé ninguna otra descarga de lastre, drenar las tuberías de lastre limpio.

II. *En el puerto de carga*

1. Efectuar las operaciones ordinarias de carga de los tanques destinados a recibir ésta;
2. Asegurarse de que el tanque de decantación tiene capacidad suficiente para la recepción posterior del agua descargada en la limpieza de bombas y tuberías de carga;
3. Cuando proceda, descargar el lastre limpio restante antes de utilizar todo el sistema de tuberías para la operación de carga. Dejar en los tanques de lastre la cantidad mínima de agua necesaria para la limpieza por flujo rápido;
4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas;
5. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de carga están cerradas una vez terminada la operación de carga.

III. *Después de la salida del puerto de carga*

1. Limpiar por flujo rápido de agua las bombas y tuberías correspondientes haciendo pasar agua suficiente de los tanques de lastre limpio a un tanque de decantación;
2. Asegurarse de que las válvulas del tanque de decantación están cerradas antes de bombear el resto del agua limpia para descargarla por la borda y de controlar el contenido de hidrocarburos del agua, ya visualmente ya con un hidrocarbúrometro;
3. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.

IV. *Antes de la llegada al puerto de descarga*

1. Asegurarse de que todas las válvulas del tanque de decantación y de los tanques de carga están cerradas;
2. Comprobar nuevamente si las bombas y tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio han sido limpiadas debidamente;

3. Lastrar según sea necesario con bombas y tuberías de carga limpias, teniendo en cuenta las exigencias de calado del puerto;
4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.

V. *En el puerto de descarga*

1. Asignar las bombas y tuberías que hayan de utilizarse en las operaciones con lastre limpio;
2. Efectuar las operaciones ordinarias de descarga;
3. Tan pronto como las condiciones de calado lo permitan, terminar el lastrado necesario para que el buque esté en condiciones de salir;
4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas;
5. Terminar la descarga.

VI. *Después de la salida del puerto de descarga*

1. Limpiar las bombas y tuberías asignadas a los tanques de lastre limpio por flujo rápido de agua dirigido hacia el tanque de decantación;
2. Completar el llenado de los tanques de lastre limpio según sea necesario;
3. Tratar el contenido del tanque de decantación de acuerdo con los procedimientos de carga sobre residuos.

RESOLUCIÓN 15. ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), que contiene nuevas y más rigurosas prescripciones con respecto al proyecto, el equipo y la operación de los petroleros nuevos y existentes,

Considerando la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL que prescribe que ciertos petroleros operen con un procedimiento de lavado de los tanques de carga con crudos,

Considerando que en virtud de la Regla 13B 2) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, en las prescripciones referentes a la instalación de lavado con crudos y el equipo y la disposición correspondientes figurarán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones aprobadas por la Conferencia,

Aprueba las Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos, cuyo texto figura en el Anexo de la presente Resolución,

Reconoce la posibilidad de que sea necesario seguir perfeccionando las Especificaciones teniendo en cuenta los avances tecnológicos experimentados en esta esfera y a la luz de la experiencia adquirida,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, según resulte necesario, revise y modifique las Especificaciones de modo que éstas reflejen los métodos y la tecnología más avanzados que puedan haber sido creados cuando entre en vigor el Protocolo.

ANEXO. ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN
Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS

INDICE DE SECCIONES

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
1. Objeto	454	6.4. Lavado con crudos en la mar	460
2. Ambito de aplicación	454	6.5. Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre	460
3. Disposiciones generales	455	6.6. Uso y control del gas inerte	461
3.1. Definición	455	6.7. Precauciones contra la generación de electricidad estática	461
3.2. Reconocimiento inicial	455	6.8. Desprendimiento de vapores	461
4. Criterios aplicables a los proyectos ...	455	7. Manual sobre el equipo y las opera- ciones	461
4.1. Tuberías	455		
4.2. Máquinas de lavado de tanques ..	456	Apéndice I. Lista de modificaciones que procede observar en la apli- cación de las Especificacio- nes a los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 to- neladas	463
4.3. Bombas	458		
4.4. Sistema de agotamiento final de la carga	458	Apéndice II. Formación de las personas destinadas a encargarse totalmente del lavado con crudos	464
4.5. Conductos de lastre	459		
5. Grado de competencia del personal ...	459		
6. Operaciones	460		
6.1. Tanques que han de lavarse con crudos	460		
6.2. Drenaje y descarga a tierra de las tuberías de carga	460		
6.3. Llenado de los tanques de lastre de salida	460		

1. *Objeto*

Las presentes Especificaciones tienen por objeto procurar determinados criterios de proyecto, prescripciones operacionales y procedimientos de control y cumplimiento respecto del lavado con crudos de los tanques de carga de los petroleros para crudos tal como se especifica en la sección 2.

2. *Ambito de aplicación*

2.1. Las presentes Especificaciones se aplican a:

- a) Los petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, de conformidad con la Regla 13 8) del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL); y a
- b) Los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, de conformidad con la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, con las modificaciones enumeradas en el Apéndice I.

En el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos modificado por el Protocolo del MARPOL, se indicará que dichos buques se ajustan a las presentes Especificaciones.

2.2. Si un tipo de crudo no apropiado para el lavado con crudos está destinado a ser transportado como carga en un buque provisto de un solo sistema de lavado con crudos, dicho buque deberá cumplir con las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado de conformidad con la Regla 13 7), o con las relativas a los tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con la Regla 13 9) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

3. Disposiciones generales

3.1. *Definición.* A los efectos de las presentes Especificaciones,

3.1.1. Por « lastre de llegada » se entenderá el lastre limpio definido en la Regla 1 16) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

3.1.2. Por « lastre de salida » se entenderá el lastre distinto del de llegada.

3.2. *Reconocimiento inicial.* El reconocimiento inicial a que hace referencia la Regla 4 del Anexo I del Protocolo del MARPOL incluirá una inspección completa del equipo de instalaciones de lavado con crudos y, excepto en los casos especificados en el párrafo 4.2.11, el examen de los tanques una vez lavados con crudos y las medidas de verificación complementarias indicadas en el párrafo 4.2.10, para asegurarse de que la eficacia del sistema de lavado se ajusta a las presentes Especificaciones.

4. Criterios aplicables a los proyectos

4.1. *Tuberías.* 4.1.1. Las tuberías para el lavado con crudos y todas las válvulas incorporadas en el sistema de tuberías de suministro serán de acero o de otro material equivalente y tendrán la resistencia necesaria para la presión a que puedan ser sometidas, además de contar con uniones y soportes adecuados.

4.1.2. El sistema de lavado con crudos estará constituido por un conjunto permanente de cañerías y será independiente de los colectores contraincendios y de cualquier otro sistema ajeno al lavado de tanques, si bien cabrá la incorporación de secciones del sistema de carga del buque al sistema de lavado con crudos, a condición de que las mismas se ajusten a las prescripciones aplicadas a las tuberías destinadas a crudos de petróleo. No obstante lo prescrito en el presente párrafo, en los buques de carga combinados, las instalaciones deberán permitir que se retire el equipo, si es necesario, cuando se transporten cargamentos no líquidos, y serán de tal tipo que cuando se produzca la reinstalación el sistema quedará como estaba cuando se le montó originariamente y su estanqueidad a los hidrocarburos podrá ser comprobada.

4.1.3. Se instalarán los medios necesarios para evitar sobrepresiones en las tuberías de suministro para el lavado de tanques. Todo dispositivo de seguridad instalado para evitar sobrepresiones descargará en el lado aspirante de la bomba de suministro. Podrán aceptarse otros métodos que la Administración juzgue satisfactorios a condición de que den un grado equivalente de seguridad y protección ambiental.

4.1.4. Cuando se instalen válvulas de toma de agua a fines de lavado con agua en las tuberías de lavado de los tanques, tales válvulas tendrán la resistencia necesaria, y habrá medios con los que aislar esas conexiones cuando los conductos de lavado puedan contener crudos.

4.1.5. Todas las conexiones de los manómetros y de otros instrumentos estarán dotadas de válvulas aislantes contiguas a los conductos, o bien la instalación será de tipo hermético.

4.1.6. Ninguna parte del sistema de lavado con crudos entrará en los espacios de máquinas. Cuando el sistema de lavado de tanques tenga un calentador de vapor destinado a ser utilizado cuando se esté lavando con agua, el calentador deberá quedar efectivamente aislado durante el lavado con crudos mediante dobles válvulas de cierre o por bridas ciegas claramente identificables.

4.1.7. Cuando haya una red de tuberías de suministro destinada al lavado tanto con agua como con crudos, las tuberías estarán proyectadas de manera que en la medida de lo posible se les pueda drenar para vaciarlas de crudos antes de empezar el lavado con agua, depositándolos en los espacios designados en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Dichos espacios podrán ser el tanque de decantación u otros espacios de carga.

4.1.8. Las tuberías tendrán diámetro suficiente para que, a la presión y al caudal proyectados, se pueda accionar simultáneamente el mayor número de máquinas de lavado de tanques exigidas, de acuerdo con lo especificado en el Manual sobre el equipo y las

operaciones. Las tuberías estarán dispuestas de manera que se pueda accionar simultáneamente el número de máquinas de lavado de tanques exigidas para cada compartimiento de carga, de acuerdo con lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones a que se hace referencia en las presentes Especificaciones.

4.1.9. El sistema de tuberías se probará, una vez instalado en el buque, a una presión igual a una vez y media la presión de funcionamiento.

4.1.10. Las tuberías de suministro para el lavado con crudos irán firmemente sujetas a la estructura del buque en emplazamientos adecuados, mientras que en otros habrá medios que hagan posible la libertad de movimientos necesaria para que pueda darse la dilatación térmica y las flexiones del buque. La sujeción será tal que permita absorber todo choque hidráulico sin movimiento excesivo de las tuberías de suministro. Normalmente los medios de sujeción deberán situarse en los extremos más distantes de la entrada del conducto abastecedor de crudos para las tuberías de suministro. Si se utilizan las máquinas de lavado de tanques para dar sujeción a los extremos de las tuberías derivadas, se necesitarán medios especiales para sujetar esas secciones cuando por alguna razón se retiren las máquinas.

4.2. *Máquinas de lavado de tanques.* 4.2.1. Las máquinas de lavado de tanques con crudos irán montadas permanentemente y se ajustarán a un proyecto aceptable para la Administración.

4.2.2. Las características de rendimiento de las máquinas de lavado de tanques vienen regidas por el diámetro de la tobera, la presión de funcionamiento y la modalidad y la sincronización del movimiento. Cada una de estas máquinas instaladas tendrá un rendimiento tal que permita limpiar efectivamente las partes del tanque de carga abarcadas por la máquina de que se trate dentro del tiempo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

4.2.3. Se montarán máquinas de lavado de tanques en cada tanque de carga y el método de apoyo empleado habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración. Cuando estas máquinas estén situadas a un nivel considerablemente inferior al de la cubierta de modo que así se puedan tratar protuberancias del tanque, posiblemente habrá que considerar la conveniencia de reforzar la máquina y sus tuberías de suministro.

4.2.4. Cada máquina será susceptible de quedar aislada por medio de válvulas de cierre situadas en el conducto de suministro. Habrá medios con los que, si por algún motivo se retira una máquina de lavado instalada en cubierta, se pueda cerrar el conducto de suministro de hidrocarburos en la máquina durante el tiempo que esté desmontada. Habrá igualmente lo necesario para cerrar la abertura que quede en el tanque, ya se trate de una placa o de un medio equivalente.

4.2.5. Cuando los equipos de accionamiento de las máquinas limpiadoras de tanques no estén integrados en las propias máquinas se contará con bastantes de ellos para que no sea necesario desplazar ninguno más de dos veces desde su ubicación inicial durante el desembarque de carga, para llevar a cabo el programa de lavado especificado en el Manual.

4.2.6. El número y el emplazamiento de las máquinas de lavado de tanques serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

4.2.7. El emplazamiento de las máquinas dependerá de las características detalladas en el párrafo 4.2.2, así como de la configuración de la estructura interna del tanque.

4.2.8. El número y el emplazamiento de las máquinas permitirá lavar todas las zonas horizontales y verticales por chorro directo o de un modo eficaz, por deflexión o salpicadura del chorro al chocar. En el cálculo del grado aceptable de deflexión o salpicadura se prestará especial atención al lavado de las zonas horizontales encaradas hacia arriba, para lo cual se utilizarán los parámetros siguientes:

- i) Con respecto a las zonas horizontales del fondo del tanque y a las superficies superiores de los refuerzos del tanque y otros elementos primarios estructurales de grandes dimen-

siones de éste, el área conjunta a la que no llegue el chorro directo por interposición de refuerzos de cubierta y de fondo, vigas principales, refuerzos o análogos elementos primarios estructurales de grandes dimensiones no excederá del 10 por ciento del área horizontal total del fondo del tanque, la superficie superior de los refuerzos y otros elementos primarios estructurales de grandes dimensiones;

- ii) Con respecto a las zonas verticales de los costados del tanque, el área conjunta de estos costados a la que no llegue el chorro directo por interposición de refuerzos de cubierta y de fondo, vigas principales, refuerzos o análogos elementos primarios estructurales de grandes dimensiones no excederá del 15 por ciento del área total de los costados del tanque.

En algunas instalaciones podrá ser necesario estudiar el posible montaje de más de un tipo de máquina de lavado de tanques con miras a obtener una cobertura suficiente.

4.2.9. En la fase de proyecto se utilizarán los procedimientos mínimos siguientes para determinar el área de la superficie del tanque cubierta directamente por el chorro:

- i) Empleando planos estructurales adecuados, se trazan líneas desde el punto extremo de cada máquina de lavado hasta las partes del tanque que queden al alcance de los chorros;
- ii) Cuando la Administración considere que la configuración de los tanques es complicada se utilizará una luz puntiforme que simule el punto extremo de la máquina de lavado en una maqueta del tanque.

4.2.10. i) Para confirmar la limpieza del tanque y verificar el proyecto con respecto al número y el emplazamiento de las máquinas de lavado de tanques se efectuará una inspección visual entrando en los tanques después del lavado con crudos, pero antes de cualquier enjuague con agua que pudiera especificarse en el Manual sobre el equipo y las operaciones. No obstante, el fondo del tanque que haya que inspeccionar se podrá lavar por flujo rápido de agua y agotar con objeto de extraer cualquier residuo de crudos antes de dar salida a los gases del tanque para entrar en él. La inspección deberá asegurar que a efectos prácticos en el tanque no han quedado adherencias ni depósitos de hidrocarburos. Si se adopta el procedimiento de lavado por flujo rápido de agua, se deberá utilizar un tanque semejante, pero que no haya sido lavado de ese modo, para la prueba indicada en el apartado ii) *infra*.

ii) Para verificar la eficacia de las instalaciones de agotamiento y drenaje se medirá la cantidad de hidrocarburos que flote sobre el lastre de salida. La relación entre el volumen de hidrocarburos que flote sobre el agua de lastre de salida y el volumen de los tanques que contengan dicha agua no excederá de 0,00085. La prueba se efectuará, previo lavado con crudos y agotamiento, en un tanque semejante en todos los aspectos pertinentes al tanque examinado de conformidad con el apartado i) pero que no haya sido objeto del enjuague con agua ni del lavado intermedio por flujo rápido de agua que el apartado i) *supra* permite.

iii) Después de un viaje normal en lastre, antes del cual los tanques de lastre de llegada se habrán lavado con crudos y durante el cual los tanques se habrán enjuagado con agua siguiendo el programa fijado en el Manual sobre el equipo y las operaciones, se evacuará totalmente el lastre de llegada en el puerto de carga mediante un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, y el contenido de hidrocarburos del efluente no deberá exceder de 15 ppm.

4.2.11. Cuando a la Administración le conste que los buques son análogos en todos los aspectos pertinentes, sólo será necesario aplicar las prescripciones del párrafo 4.2.10 a uno de dichos buques. Además, cuando un buque tenga una serie de tanques que sean análogos en todos los aspectos pertinentes, sólo será necesario aplicar, con respecto a dicha serie de tanques, las prescripciones del párrafo 4.2.10 i) a un solo tanque de la serie.

4.2.12. En el diseño de las máquinas de lavado de tanques que hayan de ir en la cubierta figurarán dispositivos que, situados fuera de los tanques de carga, durante la operación de lavado con crudos indiquen la rotación de la máquina y el arco recorrido.

4.2.13. Cuando se necesiten máquinas sumergidas, éstas serán de tipo no programable y con objeto de cumplir con lo prescrito en el párrafo 4.2.8 se deberá poder verificar su rotación ya mediante indicadores situados fuera del tanque, ya comprobando las características de su sonido. Cuando no quepa verificar el funcionamiento de las máquinas del fondo más que por su sonido, la verificación se efectuará hacia el final de cada ciclo de lavado. El método de verificación por el sonido aparecerá indicado en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

4.3. *Bombas.* 4.3.1. Las bombas que suministren crudos a las máquinas de lavado de tanques serán las bombas de carga o bombas especialmente provistas al efecto.

4.3.2. La capacidad de las bombas bastará para proporcionar el caudal necesario a la presión requerida para el número máximo de máquinas de lavado de tanques que hayan de funcionar simultáneamente, según lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Además de satisfacer esa prescripción, las bombas, si hay instalado un sistema eyector para el agotamiento del tanque, podrán suministrar a dicho sistema fluido motor de modo que se cumpla con lo prescrito en el párrafo 4.4.2.

4.3.3. Las bombas tendrán capacidad suficiente para cumplir con lo prescrito en el párrafo 4.3.2 mientras una cualquiera de ellas permanece inactiva. Las instalaciones de bombas y tuberías permitirán emplear eficazmente el sistema de lavado con crudos mientras una cualquiera de las bombas permanece inactiva.

4.3.4. El hecho de que se transporte más de una clase de carga no impedirá el lavado de los tanques con crudos.

4.3.5. Para que el lavado con crudos se efectúe eficazmente cuando la contrapresión que presente el terminal de tierra sea inferior a la presión prescrita para el lavado con crudos, se dispondrá lo necesario para mantener presión suficiente en las máquinas de lavado de conformidad con el párrafo 4.3.2. Esta prescripción se cumplirá aunque una cualquiera de las bombas de carga esté inactiva. En el Manual sobre el equipo y las operaciones se especificará la presión mínima de suministro prescrita para el lavado con crudos. Si no se pudiera conseguir esta presión mínima de suministro, no se realizarán operaciones de lavado con crudos.

4.4. *Sistemas de agotamiento final de la carga.* 4.4.1. El diseño del sistema destinado a agotar los crudos del fondo de cada tanque de carga será el que la Administración juzgue satisfactorio.

4.4.2. El diseño y la capacidad del sistema de agotamiento final de tanques permitirá mantener el fondo del tanque que se esté limpiando libre de acumulaciones de hidrocarburos y sedimentos hacia el final del proceso de lavado.

4.4.3. El sistema de agotamiento final de la carga tendrá capacidad suficiente para extraer hidrocarburos a razón de 1,25 veces el caudal total de todas las máquinas de lavado de tanques que haya que emplear simultáneamente al lavar el fondo de los tanques de carga, de acuerdo con la descripción dada en el Manual sobre el equipo y las operaciones de que vaya provisto el buque.

4.4.4. Par comprobar si está seco el fondo de los tanques de carga después del lavado con crudos, los tanques irán provistos de medios tales como indicadores de nivel, sondas manuales e indicadores del rendimiento del sistema de agotamiento a que se hace referencia en el párrafo 4.4.8. Para la introducción de las sondas manuales los tanques contarán con medios adecuados en su extremo posterior y en tres otros puntos convenientes. A los efectos del presente párrafo, el término « seco » significa que cerca del extremo del conducto de aspiración del sistema de agotamiento final ha quedado una pequeña cantidad de hidrocarburos, mientras el tanque está seco en todas las demás partes.

4.4.5. Se dispondrá de medios con los que drenar todas las bombas y tuberías que haya para la carga al término del desembarque de ésta, si es necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Los residuos drenados de tuberías y bombas se podrán descargar tanto en un tanque de carga como a tierra. Para la descarga a tierra se dispon-

drá de un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

4.4.6. Para agotar los hidrocarburos de los tanques de carga habrá una bomba volumétrica, una bomba centrífuga autocebante o un eyector u otros medios que la Administración juzgue satisfactorios. Cuando una tubería de agotamiento esté conectada a varios tanques, se dispondrá de medios con los que aislar cada tanque que no esté siendo agotado en un momento dado.

4.4.7. El hecho de que se transporte más de una clase de carga no impedirá el lavado de los tanques con crudos.

4.4.8. Se dispondrá de equipo para comprobar la eficacia del sistema de agotamiento final de la carga. Todo ese equipo estará dotado de teleindicadores situados en la cabina de control de carga o en algún otro lugar seguro y conveniente y que sea fácilmente accesible para el oficial encargado de la carga y de las operaciones. Cuando haya bomba de agotamiento, el equipo de comprobación llevará un indicador de caudal o un contador de impulsos o de revoluciones, según corresponda, y manómetros en las conexiones de entrada y de salida de la bomba o dispositivos equivalentes. Cuando haya eyectores, el equipo de comprobación llevará manómetros en la boca de entrada para el fluido motor y en la descarga, así como un manómetro/vacuómetro en la boca de aspiración.

4.4.9. La estructura interna del tanque permitirá un drenaje eficiente de los hidrocarburos hacia los conductos de aspiración del sistema de agotamiento, de manera que se satisfagan las prescripciones de los párrafos 4.4.2 y 4.4.4. Se procurará que tanto el drenaje longitudinal como el transversal sean satisfactorios, verificándose esto en la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10.

4.4.10. Se observarán las condiciones de asiento para el lavado con crudos prescritas en el Manual sobre el equipo y las operaciones. En general, el asiento apopante es sólo importante durante las últimas fases de la descarga del tanque y corresponderá al máximo compatible con las limitaciones operacionales, aunque no será en ningún caso inferior al registrado durante el lavado con crudos previo a la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10.

4.4.11. Las tuberías de agotamiento y sus accesorios se ajustarán a lo prescrito en el párrafo 4.1.1.

4.5. *Conductos de lastre.* 4.5.1. Cuando no exista un sistema separado de agua de lastre para lastrar los tanques de carga, la instalación permitirá drenar segura y eficazmente, antes de efectuar el lastrado, la bomba de carga, los colectores y las tuberías utilizadas en el lastrado.

5. *Grado de competencia del personal*

5.1. Las prescripciones relativas a la formación del personal de los buques dedicados al lavado de los tanques con crudos serán las que la Administración juzgue satisfactorias.

5.2. La persona que, como el capitán, el primer oficial o el oficial encargado del control de la carga se haga cargo totalmente del lavado con crudos deberá:

- i) Tener por lo menos un año de experiencia a bordo de petroleros, en los cuales sus obligaciones hayan incluido el desembarque de carga y el correspondiente lavado con crudos; si sus obligaciones no han incluido las operaciones de lavado con crudos, habrá seguido un programa completo de formación en ese lavado, de conformidad con el Apéndice II de las presentes Especificaciones, que la Administración juzgue satisfactorio;
- ii) Haber participado dos veces, por lo menos, en programas de lavado con crudos, uno de los cuales se haya desarrollado en el buque concreto en que tenga que encargarse del desembarque de carga; también esa participación será aceptable si se produjo a bordo de un buque análogo en todos los aspectos pertinentes; y
- iii) Conocer a fondo el contenido del Manual sobre el equipo y las operaciones.

5.3. Otras personas designadas para asumir determinadas funciones definidas en el citado Manual deberán tener por lo menos seis meses de experiencia a bordo de petroleros, en los cuales, en el desempeño de sus obligaciones, hayan intervenido en la operación de desembarque de carga. Además se les habrá capacitado en la operación de lavado con crudos en el buque concreto en que hayan de asumir sus funciones y conocerán a fondo el contenido del Manual sobre el equipo y las operaciones. El Apéndice II de las presentes Especificaciones debe servir de orientación para fijar el contenido de esa capacitación.

6. Operaciones

6.1. *Tanques que han de lavarse con crudos.* Antes de iniciar un viaje en lastre, después del desembarque de toda la carga, se habrán lavado tanques suficientes con crudos, de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones para asegurarse de que:

- i) Como mínimo se han lavado bastantes tanques para hacer posible el cumplimiento de las prescripciones relativas a calado y asiento de los apartados *a)*, *b)* y *c)* del párrafo 2 de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL durante todas las fases del viaje en lastre; y
- ii) Se tienen en cuenta las rutas habituales del buque y las condiciones meteorológicas previsibles, de manera que no se añada agua de lastre a tanques que no hayan sido lavados con crudos.

Además de los tanques a que se hace referencia en el apartado i) *supra*, aproximadamente la cuarta parte de los tanques restantes se lavarán con crudos, para impedir la acumulación de fangos, pero entre estos tanques complementarios podrán contarse los tanques a que se hace referencia en el apartado ii) *supra*. Sin embargo, para impedir la acumulación de fangos, no será necesario lavar ningún tanque con crudos más de una vez cada cuatro meses. No se efectuará ningún lavado con crudos entre el puerto final de descarga y el de carga, es decir, no se realizará ningún lavado con crudos durante el viaje en lastre. No se pondrá agua de lastre en tanques que no hayan sido lavados con crudos. El agua depositada en un tanque que haya sido lavado con crudos pero no enjuagado con agua, se considerará lastre sucio.

6.2. *Drenaje y descarga a tierra de las tuberías de carga.* Al término del desembarque de la carga, todas las tuberías principales y de agotamiento final de la carga se drenarán y agotarán, y los residuos de los drenajes y agotamientos se trasvasarán a tierra por el conducto especial de pequeño diámetro prescrito en el párrafo 4.4.5.

6.3. *Llenado de los tanques de lastre de salida.* Se procurará que cuando termine el lavado con crudos de todo tanque de lastre de salida, el tanque quede tan completamente agotado como sea posible. Cuando el llenado con lastre de salida se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se drenarán y agotarán vaciándolas de hidrocarburos con los medios prescritos en el párrafo 4.4.5, antes de cargar el lastre.

6.4. *Lavado con crudos en la mar.* Todo lavado con crudos deberá terminarse antes de que el buque abandone el puerto final de descarga. Cuando un tanque sea lavado con crudos mientras el buque se encuentre en la mar viajando entre puertos múltiples de descarga, el tanque se dejará vacío y listo para inspección en el puerto de descarga siguiente, antes de que se inicie el siguiente viaje en lastre. Esta inspección podrá consistir en varios sondeos del fondo del tanque, cuando el tanque esté vacío. Los tanques de lastre de salida se lastarán antes de salir del puerto, para poder examinar la superficie del agua de lastre. En este caso la orientación dada en el párrafo 4.2.10 ii) es pertinente para la inspección.

6.5. *Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre.* La descarga de lastre de salida y de cualquier otro efluente de agua, efectuada durante los viajes en lastre, cumplirá con las prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

6.6. *Uso y control del gas inerte.* En los buques a los cuales se apliquen las presentes Especificaciones no se lavará ningún tanque con crudos a menos que el sistema de gas inerte prescrito en la Regla 13B 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL funciones debidamente. Antes de lavar cada tanque con crudos se determinará el contenido de oxígeno en un punto situado a 1 metro de la cubierta y a media altura del espacio vacío, y ninguna de estas determinaciones deberá exceder del 8 por ciento en el volumen. Cuando los tanques tengan mamparos de antibalance completos o parciales, las determinaciones se harán a niveles semejantes en cada sección del tanque. Se vigilará continuamente el contenido de oxígeno del gas que se esté introduciendo en el curso del lavado. Cuando durante el lavado con crudos:

- i) El contenido de oxígeno del gas inerte que se esté introduciendo exceda del 8 por ciento en volumen, o
- ii) La presión de la atmósfera de los tanques ya no sea positiva,

se suspenderá el lavado hasta que las condiciones vuelvan a ser satisfactorias.

6.7. *Precauciones contra la generación de electricidad estática.* Para evitar la excesiva generación de electricidad estática en el curso del lavado a causa de la presencia de agua en el fluido utilizado para el lavado con crudos, todo tanque que vaya a dar ese fluido deberá descargarse de él en un metro por lo menos, antes de ser utilizado. Todo tanque utilizado como tanque de decantación en el anterior viaje en lastre se descargará totalmente y se volverá a llenar con crudos, si se le va a utilizar para que dé fluido de lavado.

6.8. *Desprendimiento de vapores.* Los buques a los cuales se apliquen las presentes Especificaciones estarán dotados de medios para evitar el desprendimiento de vapores durante el llenado de lastre de salida cuando las condiciones locales lo exijan. El método de evitar el desprendimiento de vapores hidrocarbúricos en la atmósfera consistirá en:

- a) La utilización de tanques de lastre permanente, cuando sean suficientes para lograr un calado mínimo de salida; o
- b) La retención en tanques de carga vacíos, mediante el lastrado y el desembarque de carga simultáneos.

Se podrán aceptar otros medios que la Administración juzgue satisfactorios, a condición de que den un grado equivalente de protección ambiental.

7. *Manual sobre el equipo y las operaciones*

El Manual sobre el equipo y las operaciones habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración y comprenderá la información y las instrucciones operacionales siguientes:

7.1. El texto completo de las « Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos ».

7.2. Un esquema del sistema de lavado con crudos en que se indique la ubicación de bombas, tuberías y máquinas de lavado correspondientes al sistema de lavado con crudos.

7.3. Una descripción del sistema y una enumeración de los procedimientos que hay que seguir para verificar que el equipo está funcionando correctamente durante las operaciones de lavado con crudos. Figurarán ahí los parámetros del sistema y del equipo que habrá que comprobar, como son la presión de las tuberías, el contenido de oxígeno, las revoluciones de las máquinas, la duración de los ciclos, etc. Se incluirán además los valores establecidos para dichos parámetros, así como los resultados de las pruebas efectuadas de conformidad con el párrafo 4.2.10 y los valores de todos los parámetros comprobados durante dichas pruebas.

7.4. Pormenores de las prescripciones de la sección 6 de las presentes Especificaciones, juntamente con asesoramiento e instrucciones, cuando corresponda, para cumplir con dichas prescripciones, como por ejemplo:

- i) Métodos y programas de lavado con crudos, recomendados con objeto de lograr el acoplamiento a todas las circunstancias que quepa prever como resultado de las limitaciones propias del desembarque de la carga, y el asiento máximo posible durante el lavado y el drenaje de cada tanque;
- ii) El procedimiento que procede seguir en los buques para evitar el desprendimiento de vapores, de conformidad con el párrafo 6.8;
- iii) El método de drenar los tanques, que comprenderá información acerca de las condiciones óptimas de asiento, según lo prescrito en el párrafo 4.4.10;
- iv) El método de drenar bombas de carga, tuberías de carga, tuberías de lavado con crudos y tuberías de agotamiento, y los espacios hacia los cuales se efectúe el drenaje, juntamente con la descarga definitiva a tierra, por el pequeño conducto de descarga, al término de ésta;
- v) Los programas de lavado característicos, según las diversas condiciones de embarque, en los que se especifique:
 - 1) Los tanques que se lavarán de conformidad con el párrafo 6.1;
 - 2) El método de lavado aplicable a cada tanque, método que podrá ser de una o varias fases;
 - 3) El número de máquinas de lavado de tanques que se emplearán simultáneamente;
 - 4) La duración del lavado con crudos y del enjuague con agua, cuando proceda efectuar este último;
 - 5) El volumen de agua utilizada en el enjuague, que será, por lo menos, igual al empleado en el enjuague con agua efectuado antes de la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10; y
 - 6) El orden de preferencia en que se lavarán los tanques;
- vi) El procedimiento para drenar y agotar, cuando sea apropiado, los conductos y las bombas de carga, antes de utilizarlas para el embarque del lastre de salida;
- vii) El procedimiento para lavar con agua los conductos antes de la descarga del lastre de salida y de la toma y descarga final del lastre de llegada;
- viii) El procedimiento para verificar por las características del sonido que las máquinas montadas en el fondo funcionan, procedimiento que se seguirá hacia el final del ciclo de lavado de cada tanque; al efectuar esa verificación se pararán todas las demás máquinas en caso necesario;
- ix) Pormenores precisos del procedimiento para asegurar el cumplimiento de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL en la descarga del lastre de salida, la limpieza de los conductos por flujo rápido de agua y la decantación en la mar del contenido de los tanques de decantación.

7.5. Los peligros de las filtraciones del sistema de lavado con crudos y las precauciones necesarias para prevenir esas filtraciones, así como las medidas que tomar en caso de que se presenten. Se dará orientación acerca de cómo probar el sistema de lavado con crudos, antes de cada descarga, con objeto de verificar que carece de filtraciones.

7.6. El método de evitar la penetración de hidrocarburos en la cámara de máquinas a través de los calentadores de vapor, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 4.1.6.

7.7. El personal necesario en todo momento para efectuar la doble operación de desembarcar la carga y lavar con crudos. Entre dicho personal figurará:

- i) La persona que reúna los requisitos indicados en el párrafo 5.2, la cual tendrá a su cargo el control general del proceso de lavado con crudos;
- ii) Las personas que reúnan los requisitos indicados en el párrafo 5.3 y que normalmente deberán realizar la operación; y

- iii) Por lo menos una persona, que estará en cubierta en todo momento durante el lavado para vigilar que el equipo no tenga filtraciones ni defectos de funcionamiento, comprobar el contenido de oxígeno de los tanques antes del lavado, verificar la presión atmosférica del tanque y, cuando sea necesario, sondear el fondo de los tanques, levantar los flotadores del indicador del espacio vacío y cambiar los equipos impulsores.

Los cometidos de estas personas no se excluyen forzosamente entre sí.

7.8. Un medio efectivo de comunicación entre el encargado de esa vigilancia destacado en cubierta y el puesto de control de la carga, de manera que en caso de filtración o defecto de funcionamiento del sistema de lavado con crudos se pueda suspender el lavado lo antes posible.

7.9. Los procedimientos característicos de lastrado.

7.10. Una lista de comprobaciones operacionales previas al lavado con crudos para uso de los tripulantes en cada descarga, lista que incluirá la comprobación y calibración de todos los instrumentos.

7.11. Los intervalos recomendados para la inspección y el mantenimiento a bordo del equipo de lavado con crudos, además de los reconocimientos reglamentarios. Se indicarán los manuales técnicos proporcionados por los fabricantes del equipo.

7.12. Una lista de crudos de petróleo inadecuados para el lavado, con indicación de su procedencia.

Apéndice I. LISTA DE MODIFICACIONES QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA APLICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES A LOS PETROLEROS NUEVOS PARA CRUDOS, DE PESO MUERTO IGUAL O SUPERIOR A 20 000 TONELADAS

<i>Número del párrafo</i>	<i>Lista de modificaciones</i>
4.2.5	Párrafo no aplicable.
4.2.10	El apartado iii) no es aplicable.
6.1	Sustitúyase por el texto siguiente: <p style="margin-left: 40px;">[6.1. <i>Tanques que han de lavarse con crudos</i>]. 6.1.1. Antes de iniciar un viaje en lastre:</p> <p style="margin-left: 40px;">i) Aproximadamente la cuarta parte de los tanques de carga se lavará con crudos para impedir la acumulación de fangos, siguiendo un turno establecido y de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones; sin embargo, a estos efectos no será necesario lavar ningún tanque con crudos más de una vez cada cuatro meses; y</p> <p style="margin-left: 40px;">ii) Si se considera que el lastre complementario de uno o más tanques de carga puede ser necesario durante el viaje en lastre, en las condiciones y en virtud de las disposiciones especificadas en la Regla 13 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, el tanque o los tanques que se utilicen para dicho lastre se lavarán con crudos, de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones.</p> <p style="margin-left: 40px;">6.1.2. No se pondrá agua de lastre en tanques de carga que no hayan sido lavados con crudos. El agua depositada en un tanque que haya sido lavado con crudos pero no enjuagado con agua se considerará lastre sucio.</p> <p style="margin-left: 40px;">6.1.3. No se efectuará ningún lavado con crudos entre el puerto final de descarga y el de carga, es decir, no se realizará ningún lavado con crudos durante el viaje en lastre.</p>

Número del párrafo	Lista de modificaciones
6.3	Sustitúyase por el texto siguiente: 6.3. <i>Llenado de los tanques de carga con lastre complementario.</i> Se procurará que cuando termine el lavado con crudos de todo tanque de carga que pudiera contener lastre, el tanque quede tan completamente agotado como sea posible. Cuando el llenado con este lastre se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se drenarán y agotarán vaciándolas de hidrocarburos con los medios prescritos en el párrafo 4.4.5.
6.4.	Las dos frases últimas no son aplicables.
6.5	Sustitúyase por el texto siguiente: 6.5. <i>Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre.</i> La descarga del lastre complementario de los tanques de carga y de cualquier otro efluente de agua, efectuada durante los viajes en lastre, cumplirá con las prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL.
6.8	Párrafo no aplicable.
7.4	Párrafo no aplicable.

Apéndice II. FORMACIÓN DE LAS PERSONAS DESTINADAS A ENCARGARSE TOTALMENTE DEL LAVADO CON CRUDOS

Introducción

Toda formación necesaria será impartida mediante una labor de instrucción sometida a supervisión y realizada en un centro costero o a bordo de un buque adecuadamente equipado y dotado de los medios de formación y de los instructores necesarios al efecto, donde se estudien los principios de que se trate y la aplicación de dichos principios al aspecto operacional del buque.

En la preparación de un programa de formación que la Administración deba aprobar se tendrán en cuenta las especificaciones referentes al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos de los buques tanque.

Esa formación abarcará los puntos siguientes, sin quedar necesariamente reducida a ellos:

- a) Una introducción a los principios del lavado con crudos, que constará de:
- Las características de los crudos como líquido de lavado y el contraste con el lavado con agua;
 - Lavado de la parte superior;
 - Lavado del fondo;
 - Condiciones de asiento;
 - Métodos de extracción de vapor durante la operación de descarga;
 - Mantenimiento de la presión necesaria del líquido de lavado;
 - Lavado en la mar entre puertos de descarga;
 - Lavado recirculatorio;
 - Prelaciones relativas y prescripciones para los tanques de lastre de salida, los tanques de lastre de llegada y los tanques dedicados exclusivamente a carga.

- b) Equipo y diseño:
- i) Emplazamiento de las máquinas de lavado;
 - ii) Máquinas de lavado, montadas en cubierta y sumergidas:
 - Tipos;
 - Características;
 - Características de construcción;
 - Parámetros de funcionamiento;
 - iii) Equipos impulsores;
 - iv) Sistemas de suministro y distribución del líquido de lavado;
 - v) Sistemas de agotamiento final de la carga;
 - vi) Medios de sondeo de los tanques;
 - vii) Prescripciones relativas al gas inerte;
- c) Procedimientos difundidos de lavado con crudos:
- i) Buque de tuberías tradicionales/buque de libre flujo/buque de libre flujo parcial;
 - ii) Cargas constituidas por una partida/por varias partidas;
 - iii) Optimización del procedimiento de lavado para reducir al mínimo el tiempo complementario de atraque;
 - iv) Lastrado para la salida, con diversas configuraciones de buque y de tuberías;
 - v) Procedimiento de lavado en la mar entre puertos de descarga;
- d) Procedimiento complementario:
- i) Medios para reducir al mínimo los residuos a bordo:
 - Agotamiento final de los tanques de carga;
 - Drenaje y agotamiento de los conductos de carga;
 - Descarga final en tierra;
 - ii) Enjuague con agua de los tanques de lastre de llegada;
 - iii) Llenado y descarga definitiva del lastre de llegada;
 - iv) Descarga del lastre de salida;
 - v) Acumulación y decantación de los residuos del tanque de decantación;
 - vi) Prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
 - vii) Evitación de la ventilación de la carga en puerto durante las operaciones de lastrado;
- e) Seguridad:
- i) Procedimiento de gas inerte;
 - ii) Mantenimiento y control de la calidad y presión del gas inerte;
 - iii) Suspensión del lavado/de la descarga, en condiciones anormales por lo que respecta al gas inerte;
 - iv) Generación de electricidad estática y precauciones necesarias para evitarla;
 - v) Integridad de la red de tuberías;
 - vi) Evitación de los aumentos bruscos de presión;
 - vii) Derrames;

- f) Listas de comprobaciones:
- i) Antes de entrar en puerto;
 - ii) Antes de empezar el lavado con crudos;
 - iii) Después del lavado con crudos;
 - iv) Después de salir de puerto;
- g) Procedimientos de cumplimiento reglamentario:
- i) Manual sobre el equipo y las operaciones;
 - ii) Libro registro de hidrocarburos;
 - iii) Sondeo de tanques;
 - iv) Medición de los hidrocarburos presentes en la capa superior del lastre de salida;
- h) Mantenimiento de la planta y el equipo:
- i) Mantenimiento del equipo de acuerdo con las instrucciones de los fabricantes;
 - ii) Otras cuestiones relativas al mantenimiento.

Las Administraciones se asegurarán de que el centro de formación expide el oportuno documento en favor de los que se hayan capacitado de conformidad con el presente Apéndice para actuar como oficiales encargados principalmente del lavado con crudos.

**RESOLUCIÓN 16. PETROLEROS EXISTENTES DESTINADOS
A DETERMINADOS TRÁFICOS**

La Conferencia,

Considerando que la Regla 13C del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), contiene disposiciones adoptadas por la Conferencia respecto de los buques tanque existentes destinados a determinados tráficos dentro de zonas especificadas,

Considerando que la Regla dispone también que dichas áreas podrán ampliarse hasta nuevos límites que designe la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental,

Considerando que no se puede estudiar adecuadamente esa ampliación sin considerar previamente todos los aspectos y consecuencias de la misma,

Resuelve que la Organización promueva rápidamente la realización de estudios del concepto de determinados tráficos, que se ocupen cuando menos de los temas siguientes:

- a) Posible ampliación de determinados tráficos, realizados dentro de otros límites, en virtud de lo dispuesto en la Regla 13C 1) b) ii) del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
- b) Repercusiones de dicha ampliación en el medio ambiente;
- c) Cualesquiera medidas complementarias de control que pueda ser necesario aplicar a dicha ampliación;
- d) Todo método (como el precedente para la aceptación de los dispositivos de separación del tráfico) que sea necesario o aconsejable para que la Organización pueda ampliar determinados tráficos en virtud de lo dispuesto en la Regla 13C 1) b) ii) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

**RESOLUCIÓN 17. EMPLAZAMIENTO PROTEGIDO DE LOS TANQUES DE LASTRE
EN LOS PETROLEROS CON LASTRE SEPARADO**

La Conferencia,

Considerando que la Regla 13E del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptado por

la Conferencia, contiene criterios empíricos para el emplazamiento en lugares protegidos de los tanques de lastre separado que han sido concebidos con miras a reducir al mínimo las consecuencias que para el buque, su carga y el medio marino puedan desprenderse, en accidentes debidos a varadas y abordajes, de los derrames de hidrocarburos, incendios, explosiones, pérdida de vidas humanas y operaciones de salvamento, entre otras causas,

Considerando, sin embargo, que el conocimiento actual de los datos relativos a accidentes no se halla en estado lo bastante avanzado como para permitir a la Conferencia formular un método de cálculo de probabilidades posiblemente más racional,

Recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental emprenda lo antes posible el estudio y la preparación de fórmulas o criterios probabilísticos más racionales para la disposición en lugares protegidos de los tanques de lastre separado, con inclusión de la posibilidad de vincular el concepto de área de protección de los tanques de lastre separado a la relación que medie entre los derrames hipotéticos y los derrames tolerables de hidrocarburos.

RESOLUCIÓN 18. POSIBLE SUSTITUCIÓN DEL « PESO MUERTO » POR OTRO PARÁMETRO EN EL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, Y EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y EN SU PROTOCOLO

La Conferencia,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y su Protocolo contienen disposiciones en las que se utiliza el parámetro del « peso muerto » para determinar la aplicación de diversas prescripciones relativas a los petroleros,

Considerando que posiblemente el « peso muerto » no sea el parámetro más apropiado para los fines mencionados,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que estudie si en los citados instrumentos no debería sustituirse el « peso muerto » por otro parámetro que garantizara la uniformidad en la aplicación de las prescripciones que figuran en dichos instrumentos.

No. 19184. INTERNATIONAL NATURAL RUBBER AGREEMENT, 1979. CONCLUDED AT GENEVA ON 6 OCTOBER 1979¹

N° 19184. ACCORD INTERNATIONAL DE 1979 SUR LE CAOUTCHOUC NATUREL. CONCLU À GENÈVE LE 6 OCTOBRE 1979¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

28 May 1981

UNITED STATES OF AMERICA

(With provisional effect from 28 May 1981.)

Registered ex officio on 28 May 1981.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

28 mai 1981

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

(Avec effet à titre provisoire à compter du 28 mai 1981.)

Enregistré d'office le 28 mai 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1201, p. 191, and annex A in volumes 1202, 1203, 1205, 1213, 1215 and 1225.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1201, p. 191, et annexe A des volumes 1202, 1203, 1205, 1213, 1215 et 1225.